perspective .brussels

SCHAERBEEK-FORMATION

Enjeux économiques et logistiques
Sur base des entretiens avec des acteurs institutionnels (printemps 2023)

MARS 2024

COLOFON

Auteurs
perspective.brussels. Département de la Connaissance Territoriale
Elisa Donders, Dalila Ghodbane, Annabelle Guérin, Maarten Lenaerts, Veronica Pezzuti

Avec la participation de
Natalia Rieznik, Sven Vercammen, Patricia Patermo

Sous la coordination de
Maarten Lenaerts

Sous la direction de
Yves Van de Casteele

Comité de relecture
Antoine de Borman, Maarten Lenaerts, Yves Van de Casteele

Date de réalisation
mars 2024 (sur base des données jusqu'en mai 2023)

Crédits photographiques
perspective.brussels/Pedro Correa

Traduction
Parties traduits du français vers le néerlandais par ElaN
Parties traduits du néerlandais vers le français par ElaN

Pour plus d'information
observatoires@perspective.brussels

Éditeur responsable
Antoine de Borman, Directeur général
perspective.brussels – Rue de Namur 59 – 1000 Bruxelles

Dépôt légal
D/2024/14.054/03

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.
Reproduction autorisée moyennant mention de la source © 2024 perspective.brussels

TABLE DES MATIÈRES

Introduction **4**

Méthodologie et structure du document **8**

1 Situation économique du périmètre d'étude **11**

1.1 Contexte activités productives et logistiques 11

1.2 Importance économique de l'activité économique liée au port 19

1.3 Localisation des propriétés et des activités 22

1.3.1 Propriétés foncières publiques et zones de préemption 22

1.3.2 Activités et entreprises dans et autour du périmètre d'étude 25

1.4 Résumé de la situation économique actuelle 34

2 Ambitions économiques et logistiques de la Région **35**

2.1 Plan canal 35

2.1.1 Le plan 35

2.1.2 État des lieux de la mise en œuvre 36

2.2 Shifting Economy 37

2.2.1 Le plan 37

2.2.2 État des lieux de la mise en œuvre 42

2.3 Good move 44

2.3.1 Le plan 44

2.3.2 État des lieux de la mise en œuvre 47

2.4 Masterplan port 48

2.4.1 Le plan 48

2.4.2 État des lieux de la mise en œuvre 51

2.5 Résumé des options des plans liées au site de Schaerbeek-Formation 54

3 Projets et enjeux économiques et logistique pour Schaerbeek-Formation **55**

3.1 Programmation économique 55

3.1.1 Activités productives 56

3.1.2 Secteur alimentaire 57

3.1.3 Secteur de la construction 59

3.2 Logistique 61

3.2.1 Distribution urbaine 61

3.2.2 Accès multimodal Schaerbeek-Formation ... 61
3.2.3 Expansion du terminal à conteneurs ... 63
3.2.4 Hub logistique multimodal (en étude) ... 65
3.3 Métabolisme urbain ... 67
3.3.1 Énergie ... 67
3.3.2 Déchets – ressources ... 70
3.3.3 Infrastructures transport public ... 73
3.3.4 Eau ... 74
3.4 Aperçu général des visions/projets ... 76
3.4.1 Visions ... 78
3.4.2 Projets en cours ... 81
3.4.3 Projets en étude ... 84
3.5 Résumé des défis économiques et logistiques pour Schaerbeek-Formation ... 87
4 Conclusion ... 88

INTRODUCTION

Ce rapport vise à alimenter le développement d'une nouvelle vision pour le développement du site stratégique de Schaerbeek-Formation. Il se base sur le périmètre définit dans le cahier des charges de la mission pour l'élaboration d'une vision d'ensemble sur le site. Ce périmètre est divisé en cinq sous-zones: MABRU-CEFL (zone 1), l'îlot Rampe du Lion (zone 2) derrière la gare Schaerbeek-Voyageurs, le cluster avant-port rive droite (zone 3), la zone industrielle mixte nord / Buda (zone 5) à l'extrémité nord de la Région et la zone de développement FIF[1] – SNCB (zone 4) qui va se libérer prochainement (démantèlement des infrastructures ferroviaires est en cours de finalisation). En vue d'une vision plus globale sur la zone économique du nord de la Région et pour l'identification d'éventuelles opportunités ou d'interactions, des zones et projets sur la rive gauche sont également inclus dans l'analyse. Même si ces différentes zones reprises dans l'étude ont des caractéristiques très différentes, elles partagent toutes la spécificité de ne pas présenter du logement (il est presque totalement absent) mais des activités économiques productives, de la logistique ainsi que des équipements et services qui servent à l'ensemble de la ville.

FIGURE 1 : PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU SITE STRATÉGIQUE DE SCHAERBEEK-FORMATION

Source : Cahier des charges ayant pour objet l'élaboration d'une vision d'ensemble pour le site stratégiques de Schaerbeek-Formation (2023)

[1] Fonds de l'infrastructure Ferroviaire, actuellement appelé SFPIM Real Estate

Vu la situation géographique et fonctionnelle du périmètre, la Région ambitionne depuis longtemps d'y renforcer et de compléter la fonction économique et logistique existante. Cette ambition est reprise dans des documents planologiques comme le PRDD et le PRAS. Dans ce dernier, ce territoire est affecté en Zone d'Industrie Urbaine (ZIU) ou Zone d'Activités Portuaires et de Transport (ZAPT), hormis l'îlot du marché matinal au sud (zone 1), qui est repris majoritairement en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), et la friche ferroviaire (zone 4), qui est la seule Zone d'Intérêt Régional à Aménagement Différé (ZIRAD) de la Région. Le développement de la ZIRAD est cadré par les prescriptions 19, 29 et la prescription K du PRAS, qui imposent des contraintes spécifiques pour son développement. Un processus règlementaire est à définir afin de répondre aux ambitions sur la zone. La prescription 19, se référant à la carte des affectations, dit :

*« Le programme d'affectation de **la zone d'intérêt régional à aménagement différé** est défini ci-après.*

Cette zone est affectée aux installations de chemin de fer.

Son aménagement est déterminé par plans particuliers d'affectation du sol établis selon les dispositions des articles 60 à 65 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme.

Elle est maintenue dans son affectation de chemin de fer, conformément à la prescription relative aux zones de chemin de fer, tant que la nécessité d'y développer de nouvelles affectations n'a pas été démontrée et arrêtée par le Gouvernement, à savoir d'une part, la réalisation d'un minimum de 530.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs et la rénovation des superficies de plancher de bureaux répartis dans les zones administratives et d'intérêt régional suivantes, selon le détail ci-après :

> *1. Zone administrative Nord y compris les zones d'intérêt régional Gaucheret et Héliport : 230.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;*
>
> *2. Zone administrative Midi : 250.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;*
>
> *3. Zone administrative Quartier Léopold : 50.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser et 150.000 m² de superficies de plancher de bureaux à rénover ;*

et d'autre part, l'impossibilité de trouver ailleurs des terrains susceptibles d'accueillir les affectations prévues dans le programme de la zone d'intérêt régional à aménagement différé. »

Comme indiqué dans la prescription 19, le programme de la ZIRAD une fois la nécessité d'y développer de nouvelles affectations démontrée et arrêtée par le Gouvernement, est détaillé à travers la prescription K : **Gare de formation** :

« Cette zone sera affectée principalement aux activités productives et aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage.

Elle pourra également être affectée aux bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, logements, établissements hôteliers, commerces et espaces verts.

L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.

La liaison avec la zone de l'avant-Port doit pouvoir se faire dans des conditions équivalentes à celles qui existent au jour de l'adoption du plan arrêté le 3 mai 2001. »

La prescription 29, faisant référence à une zone définie sur les cartes des voiries et des transports en commun du PRAS, dit :

« 29. La zone du projet de gare et de la zone d'intérêt régional à aménagement différé

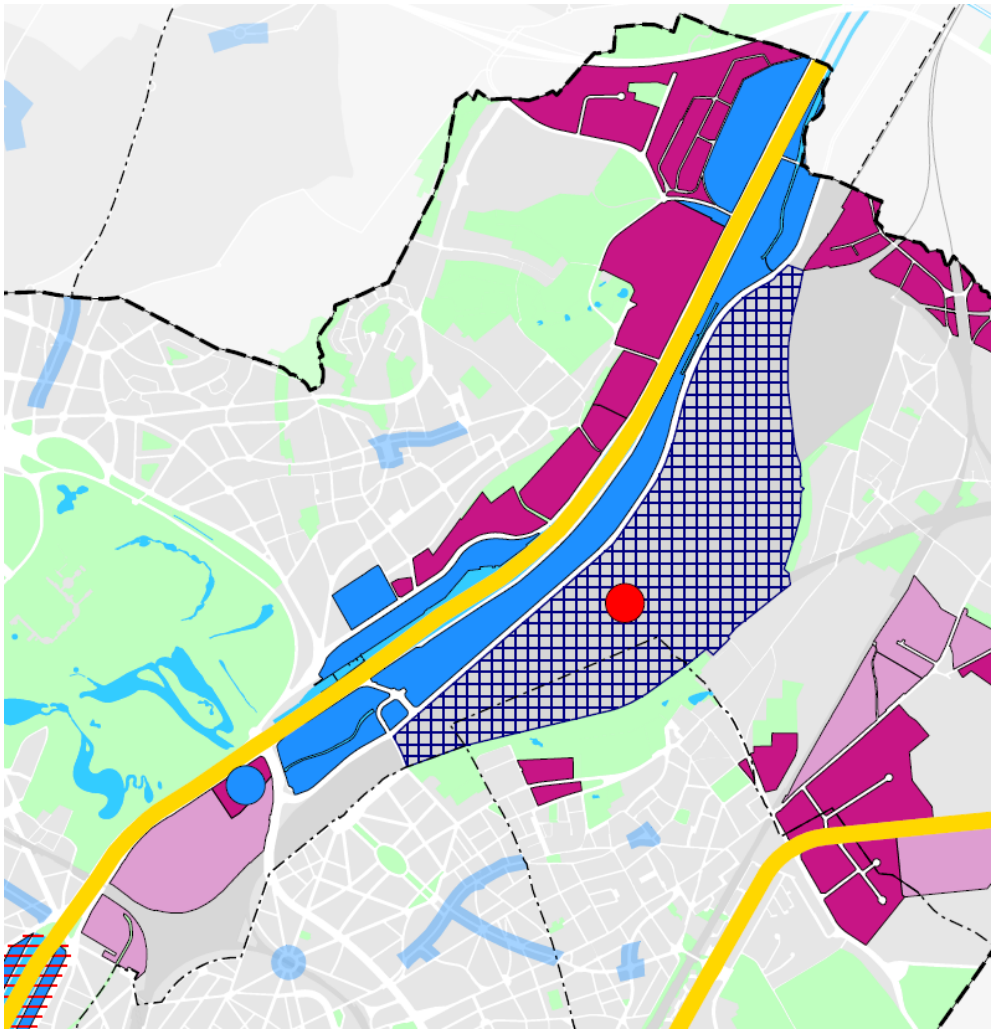
29.1. La zone telle que représentée sur les cartes de voiries et de transports en commun, comprenant la zone d'intérêt régional à aménagement différé de la Gare de formation ainsi que les zones de chemin de fer comprises entre les ponts Teichman et Albert et entre la zone d'intérêt régional à aménagement différé de la Gare de formation et la zone industrielle de Buda, accueillera une gare et sera desservie par le réseau des voiries et des transports du plan en commun, en vue d'en assurer son développement. »

La figure 2 montre le développement économique de la zone tel que repris dans le PRDD. Il prévoit le développement d'un pôle de compétitivité en logistique sur Schaerbeek-Formation. Le but de ces pôles est de favoriser la concentration d'acteurs économiques et de regrouper des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche. Le PRDD développe une vision plus spécifique sur ce pôle de Schaerbeek-Formation, qui est basée sur le Schéma Directeur de développement de la zone approuvé par le Gouvernement régional en 2013. Ce Schéma Directeur n'est cependant plus d'actualité sur certains aspects structurants, ce qui explique la réalisation de la nouvelle étude de vision sur la zone mentionnée précédemment.

Un des aspects ayant évolué depuis l'approbation du Schéma Directeur sont les ambitions au niveau climatique et environnemental, qui ont gagné en importance (mise à ciel ouvert de la Senne et paysage de coulisses, ambitions écologiques et maillage vert/bleu, ambitions climatiques sur les activités productives, réduction émissions gaz à effet de serre, etc.). En outre, le (re)développement de certaines infrastructures pour des services publics est devenu urgent. L'intégration urbaine, y compris l'accessibilité multimodale de la zone, est vu comme indispensable pour son fonctionnement. Ces éléments font partie des principes stratégiques de développement de la zone, qui ont été confirmés par le Gouvernement Régional bruxellois au printemps de 2022.

Le rôle de la zone se joue également au niveau de l'aire métropolitaine. Des projets développés de l'autre côté de la frontière régionale ont un impact sur le développement de la zone, notamment en termes économiques et de mobilité. Raison pour laquelle ce document essaie également de mettre en évidence quelques projets significatifs en Flandre.

FIGURE 2 : CARTE 5 DU PRDD : DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Economie — **Economie**

- Axe de développement économique — Economische ontwikkelingsas
- ZEMU - Zone d'entreprises en milieu urbain (PRAS) — OGSO - Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (GBP)
- Zone d'industries urbaines (PRAS) — Stedelijk industriegebied (GBP)
- Projet de Zone d'économie urbaine stimulée — Ontwerpzone van economische uitbouw in de stad
- Pôle de compétitivité — Competitiviteitspool

Economie de la connaissance — **Kenniseconomie**

- Pôle universitaire — Universitaire pool

Logistique urbaine — **Stedelijke logistiek**

- Zone d'activités portuaires et de transport (PRAS) — Gebied voor haven- en vervoeractiviteiten (GBP)
- Schaerbeek-Formation (Zone d'intérêt régional à aménagement différé - PRAS) — Schaarbeek-Vorming (Gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg GBP)

Structure commerçante — **Handelsstructuur**

- Liseré de noyau commercial — Lint voor handelskernen
- Centre commercial — Winkelcentrum

Source : PRDD, 2018

MÉTHODOLOGIE ET STRUCTURE DU DOCUMENT

Vu son importance stratégique, la zone de Schaerbeek-Formation a fait déjà l'objet de différentes études et réflexions (globales et/ou avec un focus thématique/spécifique). Ces documents sont très riches en informations et idées. Le but de ce document n'est pas de reproduire ou de résumer ces différentes sources. Il se concentre sur un sujet spécifique, celui des aspects économiques et logistiques, en faisant d'une part un état des lieux de la zone (non exhaustif) et, d'autre part, une identification des enjeux sur base d'entretiens bilatéraux menés avec certains acteurs publics clé. Ce choix est motivé par le fait qu'il s'agit d'un des sujets principaux pour le développement du site, qu'il n'existe pas d'étude récente sur les aspects économiques et logistiques sur la zone et que multiples acteurs publics sont concernés de manière directe ou indirecte par la manière dont ces aspects seront traités au sein du site. Le secteur économique et logistique étant en évolution constante et rapide, il nous a semblé important de récolter plus d'information récente à ce sujet.

Cette étude vise à être complémentaire à d'autres études thématiques récemment réalisées ou en cours de finalisation dont, notamment, l'étude interrégionale de mobilité portant sur la partie nord du Canal et l'étude sur le maillage vert/bleu et la mise à ciel ouvert de la Senne, réalisée par Bruxelles Environnement (phase 1 finalisée et phase 2 lancée courant 2023).

Dans le délai imparti, on a pu rencontrer plusieurs acteurs publics actifs dans la politique économique et quelques acteurs de terrain au courant du printemps 2023 (voir tableau ci-dessous). Ce travail ne vise pas à être exhaustif, mais plutôt exploratoire. Le but est de rendre plus clairs et tangibles de grandes tendances, ambitions et enjeux économiques et logistiques. Il est important donc de compléter et d'interroger cette information avec celle d'autres sources ou acteurs (institutionnels, entreprises, fédérations professionnelles, experts, etc.). Elle est également à confronter avec les enjeux liés aux autres thématiques et cités ci-avant, afin d'aboutir à une vision globale.

On a également exploré quelques besoins en termes d'équipements publics nécessitant de grands espaces et par conséquent difficiles à intégrer dans le tissu urbain consolidé. Dans ce cadre, on a notamment rencontré l'Agence Régionale de Propreté (ARP). D'autres acteurs ayant également exprimé des besoins spatiaux sur le site, comme la STIB, n'ont pas pu été sollicités durant l'étude. Les propriétaires de terrains et autres opérateurs liés directement au site (comme notamment la SFPIM, la STIB, la SNCB et Infrabel) n'ont pas non plus été rencontrés à ce stade, même s'ils ont exprimé des besoins spatiaux. Il sera important d'associer ces acteurs à la suite du travail.

FIGURE 3 : LISTE DES ENTRETIENS EFFECTUÉS POUR L'ÉLABORATION DE CE DOCUMENT

Organisme	Personnes	Date	Sujets clés
Bruxelles Environnement (BE)	Pietro Fragapane, Tine Cooreman	6/2/2023	Shifting Economy
hub.brussels	Arnaud Texier	7/2/2023	Besoins entreprises
Bruxelles Economie et Emploi (BEE)	Griet Decort, Geert Rochtus, Ester Vaernewyck	7/2/2023	Shifting Economy, logistique, activités productives
Bruxelles Mobilité (BM)	Charlotte De Broux, Maarten Verschaffelt	10/2/2023	Good Move, logistique
Ville de Bruxelles	Margot Brulard, Hervé Delhove, Philippe Itschert, Caroline Jadot, Shazna Syed Azor Ali, Milena Vleminckx	13/2/2023	Vision de la Ville de Bruxelles, projets
Bruxelles Environnement (BE)	Sandrine Vokaer, Tine Cooreman	13/2/2023	Enjeux logistiques Good Food
Port de Bruxelles	Anthony Callens	23/2/2023	Masterplan Port, projets logistiques, concessions
Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN)	Yves Frémal, Florence Provost, Jérémy Hellemans	10/3/2023	Visie en projecten van Net Brussel
Citydev	Pierre Demeuter, Ine Leen Sorgeloos	23/3/2023	Vision et projets Citydev
MABRU/CEFL	Laurent Nys (MABRU), Philippe Devigne (ECFG)	27/3/2023	Activités économiques actuels sur le territoire

Le document est structuré en 4 parties :

1. Il commence avec un état des lieux de la situation économique actuelle. Ce chapitre comprend 2 échelles, en premier lieu une description du contexte global de l'économie productive à Bruxelles, puis une identification plus détaillée des entreprises et propriétés présents dans le périmètre.
2. La deuxième partie décrit le cadre actuel défini par les différentes politiques régionales en lien avec l'économie et plus spécifiquement sur le territoire du Canal. Le contenu des plans concernant les enjeux du site est synthétisé et complété par un point sur l'état des lieux de leur mise en œuvre, fait sur base des éléments fournis en entretien par les administrations responsables.
3. La troisième partie se focalise sur la zone 4, dont les terrains sont inoccupés et appartiennent actuellement au niveau fédéral (SFPIM et SNCB). Cette partie est structurée selon trois thématiques :
   - L'économie productive, qui aborde les secteurs de l'économie plus régulièrement cités lors des entretiens : activités productives, secteur alimentaire et secteur de la construction ;
   - La logistique, qui traite à la fois l'infrastructure logistique et l'accès multimodal à la zone ;
   - Le métabolisme urbain, qui aborde les infrastructures associées à certains flux inhérents à l'urbanité (énergie, déchets/recyclage, transports publics et eau), de manière non exhaustive, en se limitant aux infrastructures et équipements déjà présents ou prévus dans la zone.
   - À la fin du chapitre, les visions et les projets significatifs en cours de développement ou en étude dans la zone sont répertoriés et localisés sur carte.

4. La conclusion résume les principaux éléments qui ressortent de la présente étude, qui sont à prendre en compte lors de l'élaboration de la vision pour Schaerbeek-Formation.

1. SITUATION ÉCONOMIQUE DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Dans ses première et deuxième parties, ce chapitre fait le point sur l'économie productive en Région bruxelloise et plus spécifiquement dans la zone du Canal (Nord). Il comprend des analyses sur les délocalisations d'entreprises, les surfaces et les volumes, la distribution urbaine, l'emploi et la valeur ajoutée.

Dans la troisième et dernière partie du chapitre, les activités actuelles dans le territoire sont cartographiées de manière détaillée, avec les différents types d'entreprises et d'installations, les propriétés foncières publiques et privées ainsi que les périmètres où s'applique un droit de préemption.

1.1 CONTEXTE ACTIVITÉS PRODUCTIVES ET LOGISTIQUES

La migration des entreprises dans une ville croissante

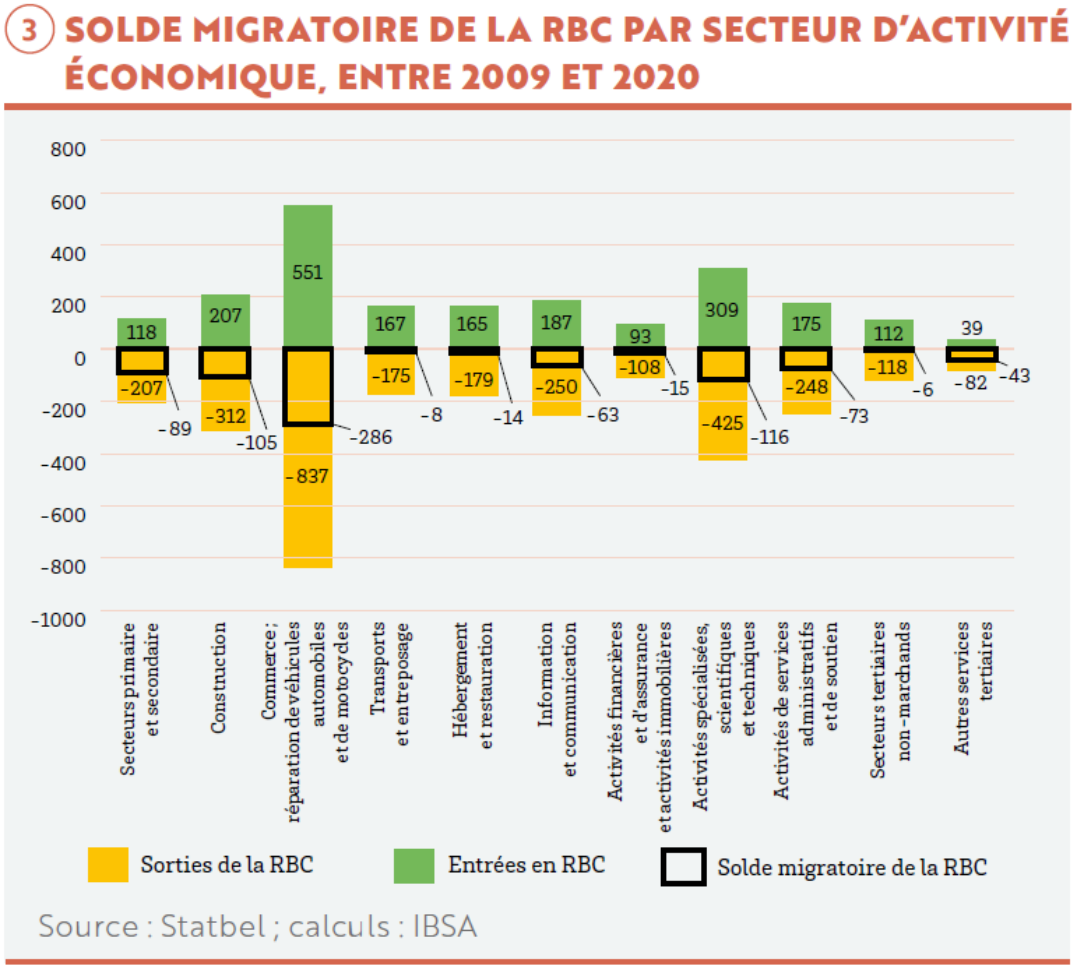
Une analyse récente de l'IBSA[2] par rapport aux mouvements d'entreprises sur la période 2009-2020 confirme la dynamique de périurbanisation des activités économiques. Même si le phénomène des migrations n'est pas fréquent dans la vie des entreprises (2-2,5% / année) et que la majorité des migrations des entreprises a lieu au sein de la région urbaine, les chiffres indiquent une tendance des entreprises à s'éloigner du centre suite à des changements d'environnements urbains. Cette tendance correspond, de manière générale, à une migration de courte distance (5-10km), effectuée par des entreprises plutôt actives dans les secteurs économiques marchands tels que l'industrie, les services marchands aux personnes (comme le commerce de détail) et certains services aux entreprises (comme le commerce de gros ou l'information et la communication). Pour d'autres secteurs économiques, comme les transports et l'entreposage, le solde migratoire est proche de zéro.

Cette migration s'effectue depuis des espaces où l'offre foncière et immobilière est contrainte (comme les anciens quartiers industriels urbains ou les quartiers résidentiels) vers des lieux où cette offre est plus abondante (comme les parcs d'activités économiques).

L'analyse met donc en évidence **l'importance des localisations économiques spécifiques**, comme les parcs d'activités économiques. Dès lors, la régulation des implantations des entreprises relève plus des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité que des politiques d'attractivité économique. Dans ce contexte, les logiques de concurrence existantes entre fonctions urbaines nuisent au développement territorial équilibré de la région urbaine bruxelloise.

[2] IBSA, 2022. Focus n° 54 : « Les implications de la migration des entreprises belges pour la Région de Bruxelles-Capitale » et Focus n° 55 : « Quelles entreprises s'installent ou quittent la Région de Bruxelles-Capitale ? »

FIGURE 4 : SOLDE MIGRATOIRE DE LA RBC PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, ENTRE 2009 ET 2020

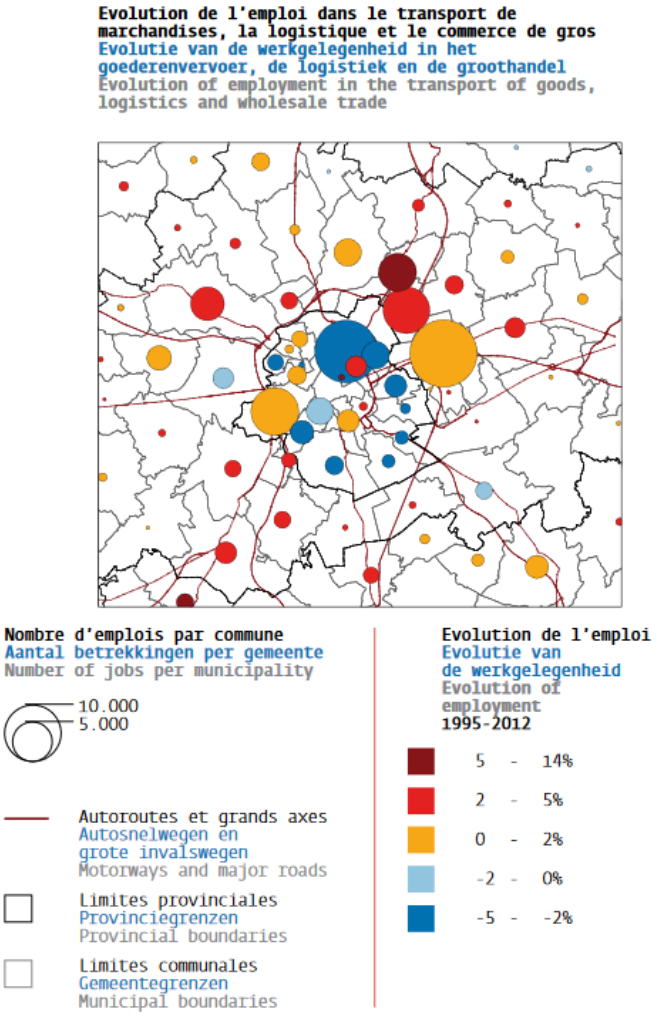


Source : IBSA, 2022. Focus n°55 : 'Quelles entreprises s'installent ou quittent la Région de Bruxelles-Capitale ?'

L'immobilier logistique

La dernière publication en date de l'Observatoire des activités productives de perspective.brussels, de 2018, dresse un état des lieux de l'immobilier logistique en région bruxelloise qui mettait déjà en lumière la périurbanisation des activités de logistique vers le reste de l'aire métropolitaine bruxelloise (hors région donc) et plus particulièrement vers des espaces situés entre Bruxelles et Anvers (cf. carte ci-dessous montrant l'évolution de l'emploi dans le secteur, corollaire de la migration de ses entreprises). Bien que ces chiffres et ceux qui suivent datent déjà de plusieurs années, ils confirment des tendances à long terme qui se poursuivent aujourd'hui. Néanmoins, entres autres impératifs, celui de la réduction des émissions exige de réfléchir aux distances entre les lieux de production et ceux de consommation.

FIGURE 5 : ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LA LOGISTIQUE ET LE COMMERCE DE GROS



Source : perspective.brussels, 4/2018. Observatoire des activités productives : Immobilier logistique et état des lieux 2017.

Les surfaces des activités productives en RBC…

L'analyse des permis d'urbanisme octroyés et les relevés de terrain effectués en 2015 montre que le nombre de mètres carrés total alloués aux activités productives en RBC n'a que peu diminué par rapport à l'analyse précédente de 2011. Les quelques 4.700.000 m² sont réparti ainsi : 46% d'entrepôts, 42% d'ateliers et 12% de lieux vacants (de nature très variable, donc la notion est à nuancer). Sans surprise, la majeure partie des entrepôts et ateliers sont concentrés aux abords du canal. Mais il y a du mouvement : l'obsolescence du parc immobilier situé au centre (accès camions, hygiène pour les activités alimentaires, etc.), et la pression immobilière se traduisent par un nombre élevé de conversions vers du logement (dont 10% se situent dans des ZEMU), tandis que les entreprises migrent vers des entrepôts de plus grande taille et neufs vers la région du sud et, surtout, du nord du canal (dans et en dehors de la RBC), où on observe le plus de nouvelles constructions. Ces migrations expliquent pourquoi ces zones enregistrent une augmentation des surfaces productives entre 2011 et 2017.

...et autour de Schaerbeek-Formation

Entre ces deux dates, une série de faits marquants illustrent cette dynamique autour de Schaerbeek-Formation. Parmi les nouveautés, on compte la construction d'ateliers de maintenance de la STIB dans un complexe de Haren, la construction du tri postal de B-Post à Neder-over-Heembeek, la démolition des 24.000 m² des anciennes halles Godin pour construire le centre commercial Docks Bruxsel, l'installation de Canal Logistics (maintenant VTS Logistics) sur 50.000 m² construits en 2010 (ancien site de Shell) et la construction du bâtiment Reibel, avec 16.000m² dédiés à la logistique, ces deux derniers situés chaussée de Vilvorde.

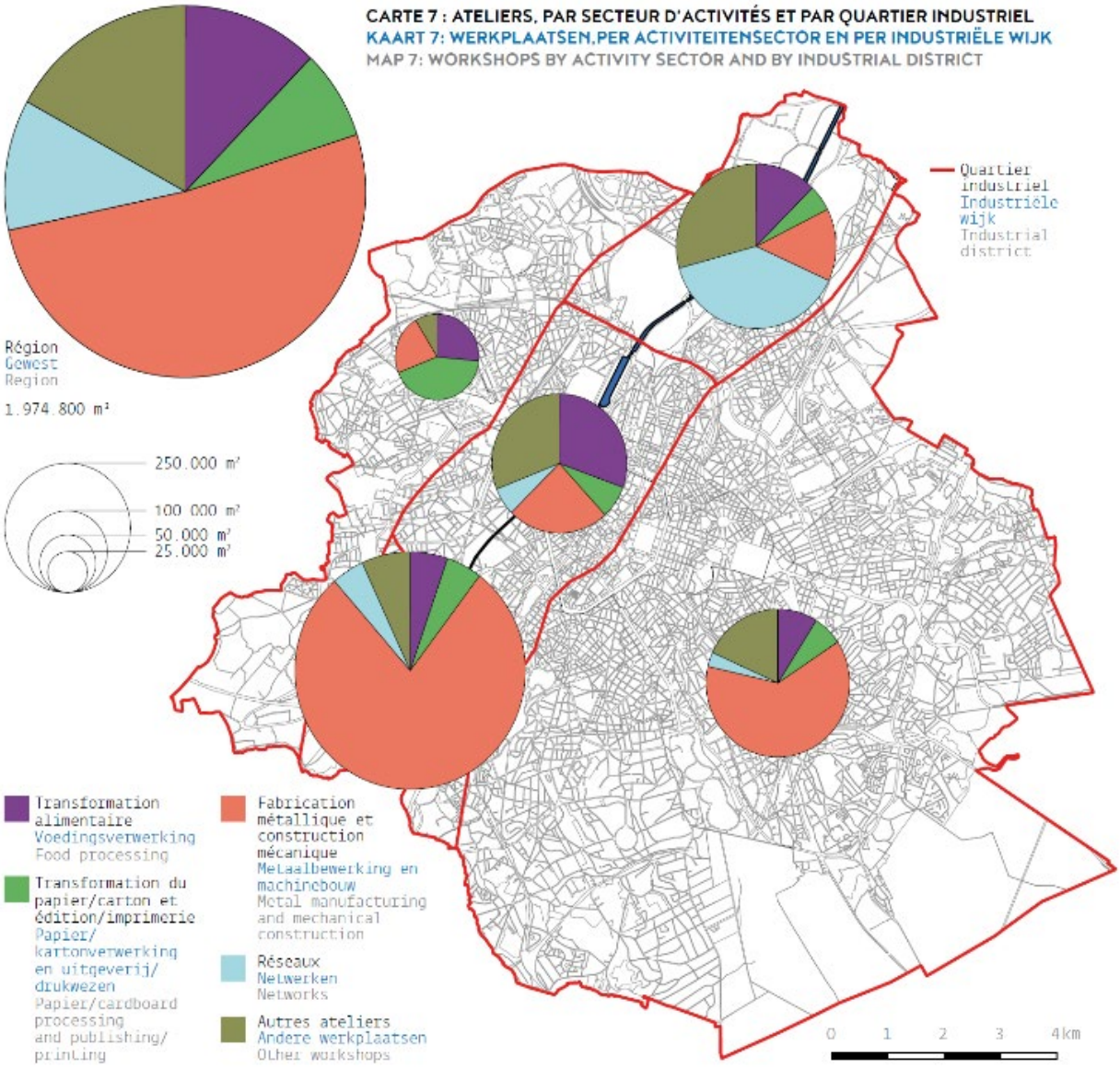
Secteurs d'activité

Le **commerce de gros** est un grand consommateur de superficie d'entreposage dans tous les quartiers industriels, dont la partie Nord de la zone du Canal. Les activités productives les plus représentées autour de Schaerbeek-Formation sont le **recyclage** et le **transport**, ainsi que des infrastructures liées à l'**énergie** (qui sont repris dans la légende des cartes ci-dessous dans la catégorie "réseaux", qui inclus également les télécoms, le gaz et l'eau).

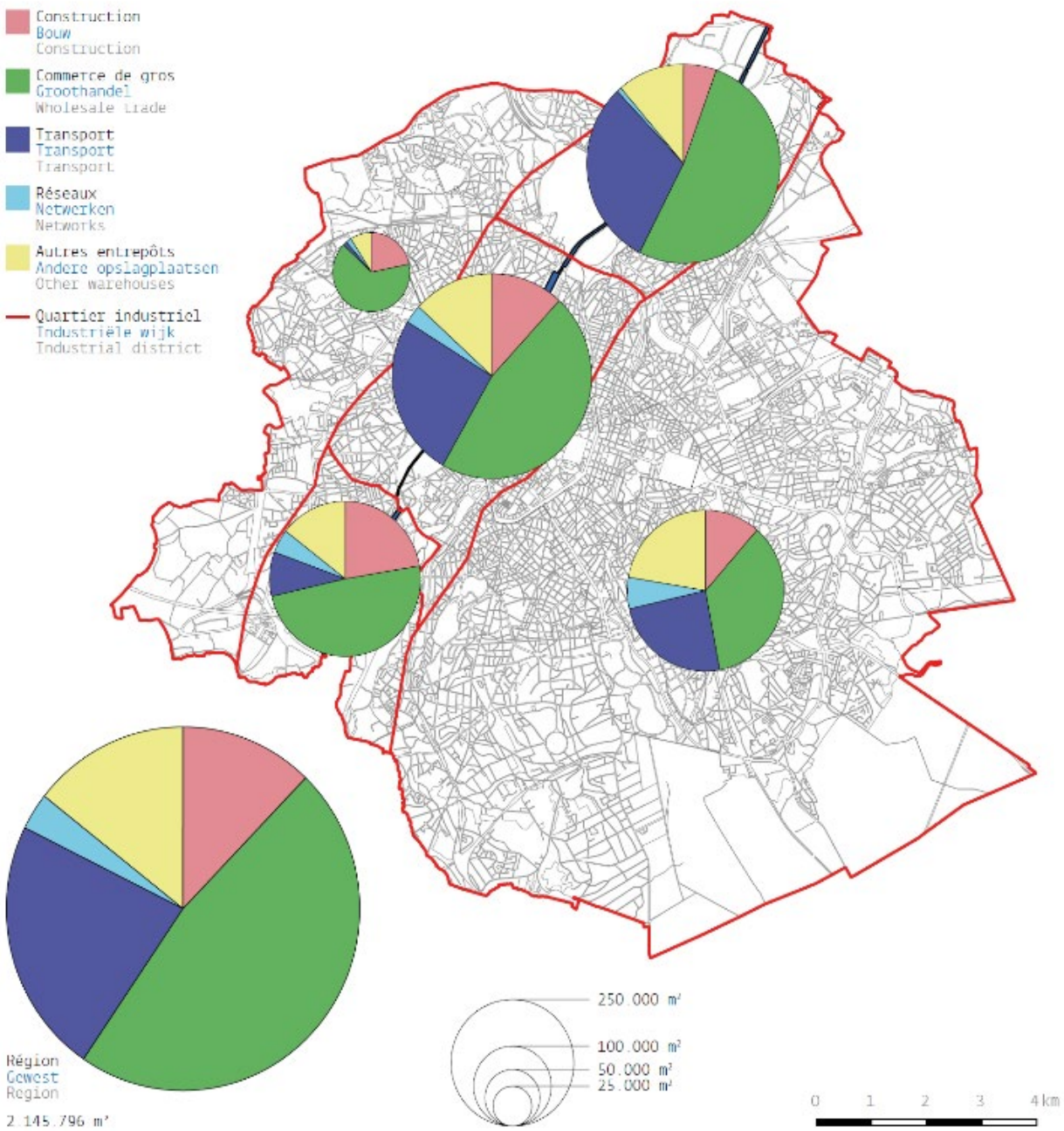
Le **secteur de l'agro-alimentaire** est présent : dans le domaine de la transformation, les Meuneries Cérès occupent 40.000 m² sur l'avenue de Vilvorde, et, comme grossiste, MABRU est le plus grand marché du pays (voir infra).

Le **secteur de la construction** est présent dans toute la zone portuaire, tant dans l'avant-port qu'à Vergote et Biestebroeck : centrales à béton, commerces en matériaux de construction, importateurs de produits en vrac (sable/gravier), plateformes logistiques de construction (BCCC), plateformes de recyclage, entreprises de travaux routiers, etc.

FIGURE 6 : CARTES DES ATELIERS ET ENTREPÔTS, PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS ET PAR QUARTIER



CARTE 8 : ENTREPÔTS, PAR TYPE D'OCCUPATION ET PAR QUARTIER INDUSTRIEL
KAART 8: OPSLAGPLAATSEN, PER SOORT GEBRUIK EN PER INDUSTRIËLE WIJK
MAP 8: WAREHOUSES BY TYPE OF USE AND BY INDUSTRIAL DISTRICT



Source : perspective.brussels, 4/2018. Observatoire des activités productives : Immobilier logistique et état des lieux 2017.

La distribution urbaine en quelques chiffres

Peu de données détaillées sont disponibles en ce qui concerne le transport commercial de marchandises. La littérature[3] distingue quatre types de logistique :

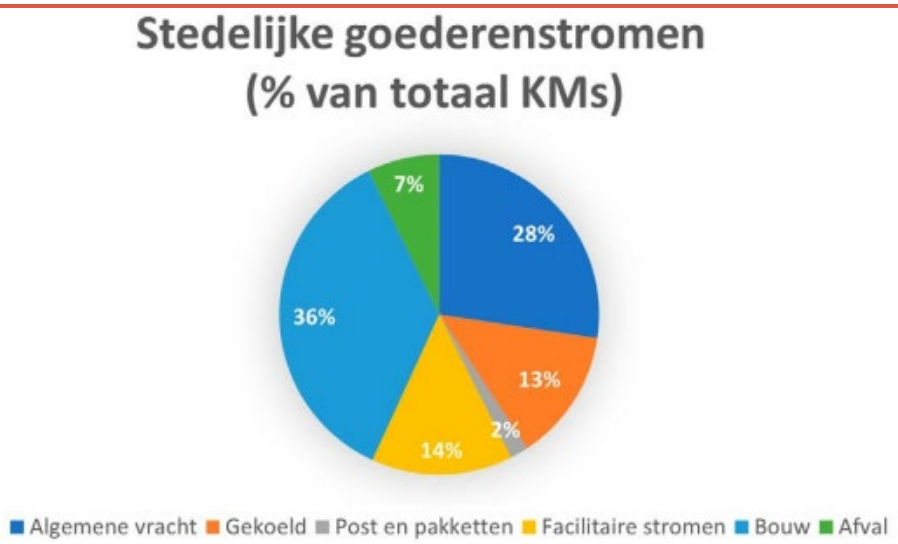
- Logistique en amont ou chaîne d'approvisionnement
- logistique interne ou logistique de production
- logistique en aval ou distribution
- logistique des retours (déchets, recyclage...).

En outre, la logistique urbaine implique des types de flux très différents :

- B2C[4] : courrier/colis, commerce de détail, courses ménagères, retours
- B2B : produits frais et restauration, déchets, installations, commerce de détail
- Logistique de la construction : nouvelle construction, rénovation, urban mining/retour

Des chiffres pour la Flandre[5] montrent qu'environ 40 % des flux logistiques urbains concernent les marchandises générales et le commerce de détail, 25 % sont liés à la construction, plus de 10 % sont réfrigérés et autant vont aux services d'installation, 5 à 10 % concernent les colis et les déchets sont également dans cet ordre de grandeur.

FIGURE 7 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES URBAINS



Source : VRP, 2022

Dans la distribution des Fast Moving Consumer Goods (FMCG : alimentation, boissons, produits secs, conserves, produits d'entretien...), des évolutions sont en cours, qui ont un impact sur la distribution

[3] Étude Tritel et Tractebel, 2012. Étude de marché du projet d'extension portuaire sur le site de SF

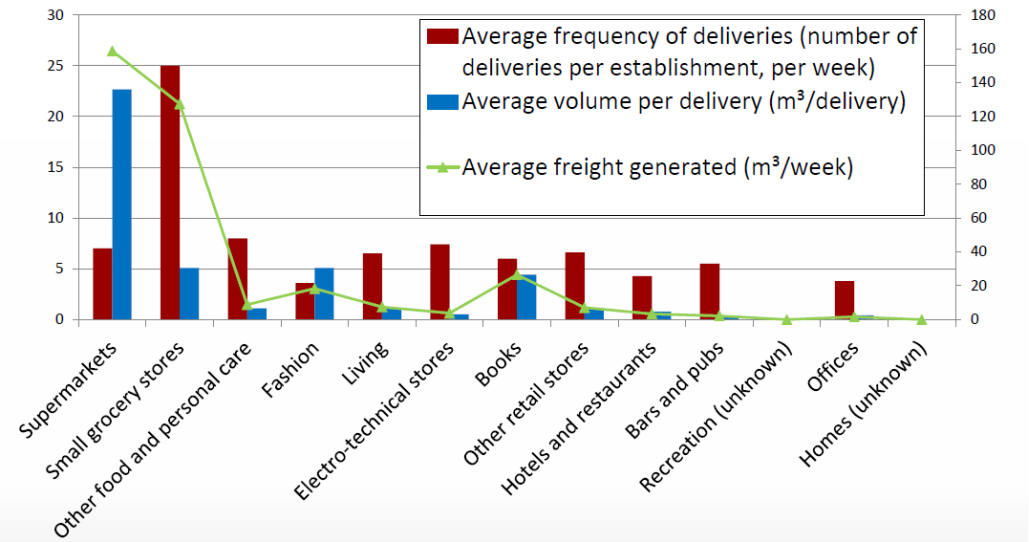
[4] B2C : entreprise à client ; B2B : entreprise à entreprise

[5] Publication « Ruimte voor Logistiek », VRP, 2202. https://www.vrp.be/post/ruimte-voor-logistiek

urbaine et sont donc également importantes pour Schaerbeek-Formation. Le plus important est sans aucun doute la croissance continue du commerce électronique : plusieurs entreprises internationales actives dans ce secteur se sont établies avec de grands hubs logistiques dédiés (pour une seule entreprise) et des centres de distribution au nord de Bruxelles et à proximité du Ring (dpd, BPost, DHL...). Le transport de colis se fait actuellement uniquement par la route.

La logistique dans le secteur privé est en grande partie organisée de manière très efficace dans le cadre de l'espace et des réglementations actuels, et en tenant compte des niveaux de service à la clientèle. Les changements au niveau de la distribution et de l'agrandissement se produisent sous la pression des évolutions : la réglementation (LEZ - Low Emission Zone), la « bataille » pour l'espace public et l'évolution du commerce de détail et du commerce électronique.

FIGURE 8 : FRÉQUENCE ET VOLUME DES DIFFÉRENTS BIENS DE CONSOMMATION EN MILIEU URBAIN



Source : présentation Approvisionner la ville, P. Lebeau, 10/11/2022 au colloque Approvisionner la ville, FUP

Dans Good Move, la Région propose de faire passer une partie de la distribution des marchandises par des plateformes logistiques à différents endroits et échelles de la ville. Comme nous l'avons décrit, une grande partie de la distribution est déjà organisée de manière très performante, en partie par le biais de hubs (fermés). La diversité de la logistique et des flux urbains appelle des solutions variées.

La mise à disposition d'espace pour la logistique et la facilitation de l'infrastructure sont des préoccupations majeures pour les parties publiques, toujours à la recherche de moyens d'apporter une valeur ajoutée. À Rotterdam, le potentiel de fret entrant et de déplacements en camionnette via un hub logistique d'ici 2030 a été estimé à[6] :

- 9 à 17 % des trajets entrants en camionnette pourraient passer par un hub logistique ;
- 3 à 6 % des trajets entrants en camion pourraient passer par un hub logistique ;

[6] Présentation de Bram Kin (centre d'étude TNO Pays-Bas) à la conférence VRP « Ruimte voor Logistiek », 24/10/2022

1.2 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE LIÉE AU PORT

En tant qu'épine dorsale du transport de marchandises à destination et en provenance de la région bruxelloise, le canal génère beaucoup d'activité économique. La plus grande partie se trouve dans la partie nord, où le canal est un canal maritime (appelé avant-Port) et peut accueillir des bateaux jusqu'à 4 500 tonnes. Au sud du pont Van Praet, le canal est une voie navigable de « classe IV », pour les bateaux jusqu'à 1 350 tonnes.

Volumes

Pour l'évolution des ordres de grandeur des tonnages transportés par voie d'eau, voir https://port.brussels/fr/actualites/trafics-2022. Plus de 80 % passent par l'avant-Port (4,2 millions de tonnes), répartis entre les deux rives, avec une majorité sur la rive droite (c'est-à-dire la rive de Schaerbeek-Formation). Le **trafic de conteneurs** a connu une forte augmentation de 20 % par an ces dernières années, pour atteindre 57 000 EVP[7] (750 000 tonnes) d'ici 2022.

Emploi

Le Port de Bruxelles fait réaliser une étude sur l'emploi tous les deux ans. La dernière date de 2021 et a été réalisée par la Solvay Business School de la VUB : « Studie met betrekking tot het sociaaleconomische gewicht van de ondernemingen van de Brusselse havencluster ». Cette étude s'est appuyée sur les derniers chiffres disponibles concernant l'emploi, de l'année 2018, et la valeur ajoutée par les entreprises. En outre, une enquête a été menée auprès des acteurs économiques repris sous l'appellation « cluster portuaire bruxellois ». Elle s'appuie en outre sur un rapport de la Banque Nationale concernant tous les ports belges : https://www.nbb.be/fr/articles/lemploi-lie-aux-activites-des-ports-belges-poursuivi-sa-progression-en-2018-bien-que-les

Ce cluster portuaire bruxellois a été défini par l'équipe de recherche. Au total, environ 300 acteurs (entreprises, asbl, services publics) sont impliqués, dont 185 concessionnaires du Port. Au sein du cluster portuaire, l'avant-Port est la zone économique la plus importante, représentant, selon les estimations, plus d'un tiers de l'activité économique. De plus, la plupart des entreprises utilisant la voie d'eau sont situées dans cette zone. La zone du Marché Matinal est également une zone importante, tant au niveau de l'emploi que de la valeur ajoutée (voir ci-dessous).

Le cluster portuaire est une source importante d'emplois dans l'économie bruxelloise. Les acteurs représentent un **4 661 ETP[8] d'emploi direct** en 2018, soit environ 5 000 personnes. Elles représentent environ 1 milliard d'euros de valeur ajoutée directe, soit 1,4 % du PIB régional. Les **impacts indirects liés à l'approvisionnement en produits et services sont estimés dans un même ordre de grandeur**, à la fois en termes d'emploi et de valeur ajoutée.

Les concessionnaires du Port ont une densité moyenne de 66 travailleurs par hectare, contre 17 travailleurs par hectare pour les non-concessionnaires dans le cluster portuaire. Il convient de noter qu'il existe de grandes différences entre les entreprises.

[7] Équivalent Vingt Pieds. Il s'agit d'une unité standard pour les conteneurs, sachant que la plupart des conteneurs utilisés pour le transport sur les navires porte-conteneurs et sur les camions ont une taille de 2 EVP.

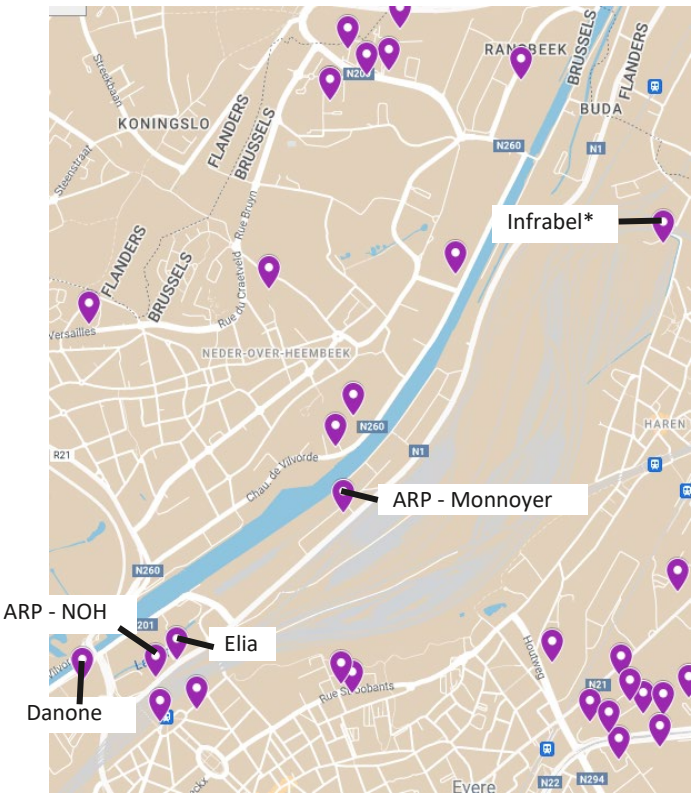
[8] Equivalent Temps Plein.

Cependant, les secteurs liés à la zone maritime (avant-Port), avec une part importante de grossistes et d'entreprises de fabrication et de transformation, ont enregistré une **baisse significative de l'emploi direct** au cours des dernières années. L'étude indique que des recherches plus approfondies sur les causes du déclin de ces secteurs « traditionnels » sont nécessaires pour déterminer, par exemple, l'impact de la technologie (y compris la poursuite de la conteneurisation et de l'automatisation) et l'attractivité de la zone du canal pour le secteur commercial traditionnel et les activités industrielles liées au port. Les données indiquent une transition significative du type d'activité vers des profils à plus forte valeur ajoutée. Une attention particulière pourrait être accordée, par exemple, aux activités logistiques liées au commerce électronique, ainsi qu'à l'émergence d'activités liées à l'économie circulaire.

Le cluster portuaire emploie proportionnellement beaucoup d'ouvriers : 34,5 % d'ouvriers par rapport à 24,6 % de l'ensemble des travailleurs au niveau régional. Il est important pour les possibilités d'emploi des travailleurs peu qualifiés. De plus, les travailleurs sont plus ancrés localement, puisque près de 50 % d'entre eux vivent dans la région bruxelloise (par rapport à 15,6 % pour l'ensemble de l'emploi à Bruxelles).

La liste des plans de déplacement d'entreprise (PDE), obligatoire pour les sites de plus de 100 travailleurs, indique la présence de quatre entreprises dans et autour du périmètre de Schaerbeek-Formation : deux sites de l'Agence régionale propreté GAN-ARP (sites Monnoyer et dépôt NOH), Elia et Danone (qui occupe des bureaux dans le centre commercial des Docks). L'atelier d'Infrabel, situé tout au nord du faisceau ferroviaire, a également été inclus.

FIGURE 9 : CARTE DES PLANS DE DÉPLACEMENT D'ENTREPRISE ACTIFS

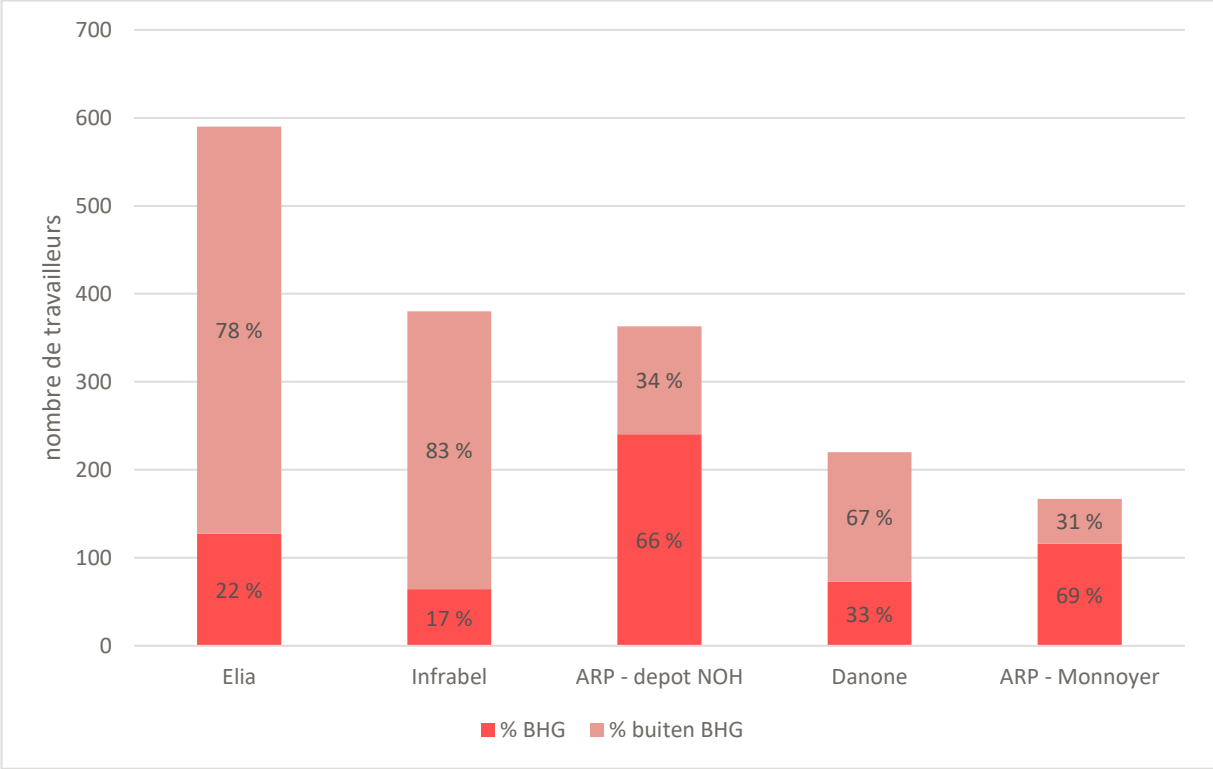


Source : Bruxelles Environnement + traitement perspective.brussels

Ce qui est frappant, c'est que les entreprises ayant un PDE (et employant donc plus de 100 travailleurs) dans le périmètre n'ont pas de lien direct avec le port ou les activités liées au port.

ARP est le seul des quatre employeurs à employer une majorité de Bruxellois (2 travailleurs sur 3), alors que dans les autres entreprises, moins d'un tiers des travailleurs vivent à Bruxelles. Dans quatre des cinq sites d'entreprises, au moins 7 travailleurs sur 10 se rendent au travail en voiture. Chez Infrabel, environ la moitié des travailleurs vient en train.

FIGURE 10 : NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS LES ENTREPRISES DE PLUS DE 100 TRAVAILLEURS, AVEC % DE RÉSIDENTS (NON) BRUXELLOIS



Source : Plans de déplacement d'entreprise, Bruxelles Environnement et traitement perspective.brussels

1.3 LOCALISATION DES PROPRIÉTÉS ET DES ACTIVITÉS

Ci-dessous se trouve une description des activités actuelles dans et autour du périmètre d'étude, avec un focus sur la dimension économique. L'information est organisée selon les différentes sous-zones décrites en introduction de l'étude. Elle a été récoltée principalement sur base de banques de données et des entretiens avec les acteurs, et enrichie avec des informations supplémentaires (notamment la carte avec les concessions du Port). L'information n'étant pas exhaustive, elle permet plutôt de prendre connaissance des grandes tendances dans la zone. En outre, comme certaines sources d'information datent d'il y a quelques années, certaines évolutions récentes ne sont pas reprises.

Ce chapitre se focalise sur la situation existante. Les études et projets envisagés ou en cours d'élaboration sont repris dans la partie 3.4 de ce document.

1.3.1 Propriétés foncières publiques et zones de préemption

Une grande partie du périmètre est du terrain public, ce qui est important pour influencer les orientations sur les développements futurs. Par contre, ces terrains appartiennent à différents niveaux de pouvoir. Une vision partagée entre la Région, la Ville de Bruxelles et le niveau fédéral sera indispensable pour mener à bien le développement de la zone :

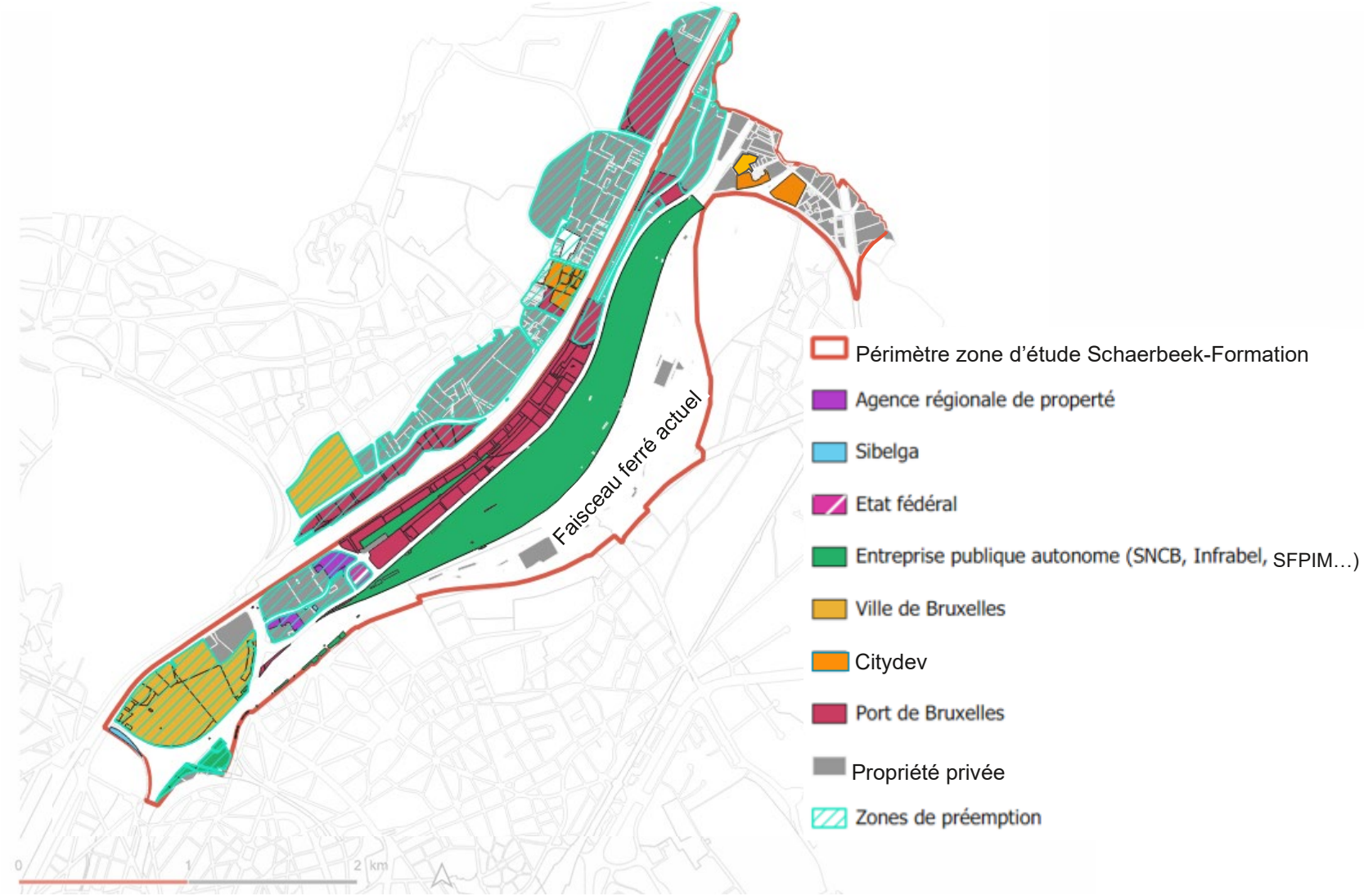
- La Ville de Bruxelles est propriétaire de MABRU-CEFL (zone 1) ;
- Au niveau Régional, le Port de Bruxelles est propriétaire d'une grande partie des terrains de l'avant-Port (parcelles entre le canal et l'avenue de Vilvorde) et il y a quelques années, Citydev a acquis quelques parcelles stratégiques dans la zone de Buda ;
- Le niveau fédéral (SFPIM et SNCB) est propriétaire de la zone 4, la partie de l'assiette ferroviaire aujourd'hui en cours de démantèlement.

En 2022[9], un périmètre de préemption a été défini sur une grande partie de la zone Nord du Canal. Sur la rive droite, il s'agit des terrains MABRU/CEFL, la zone derrière Schaerbeek-Voyageurs et les parcelles le long du Canal au nord de la Région. Ce périmètre est en vigueur jusqu'en 2029. Les pouvoirs préemptant principaux sont le Port de Bruxelles et Citydev. En outre, le Port/Citydev dispose également d'un droit de préemption au nord sur la rive gauche.

En conséquence, la presque totalité des terrains dans le périmètre d'étude est soit propriété publique, soit propriété privée avec droit de préemption public. La seule exception est la zone de Buda, sur laquelle un périmètre de préemption serait en préparation selon Citydev. Cette maitrise foncière offre des opportunités pour orienter les développements.

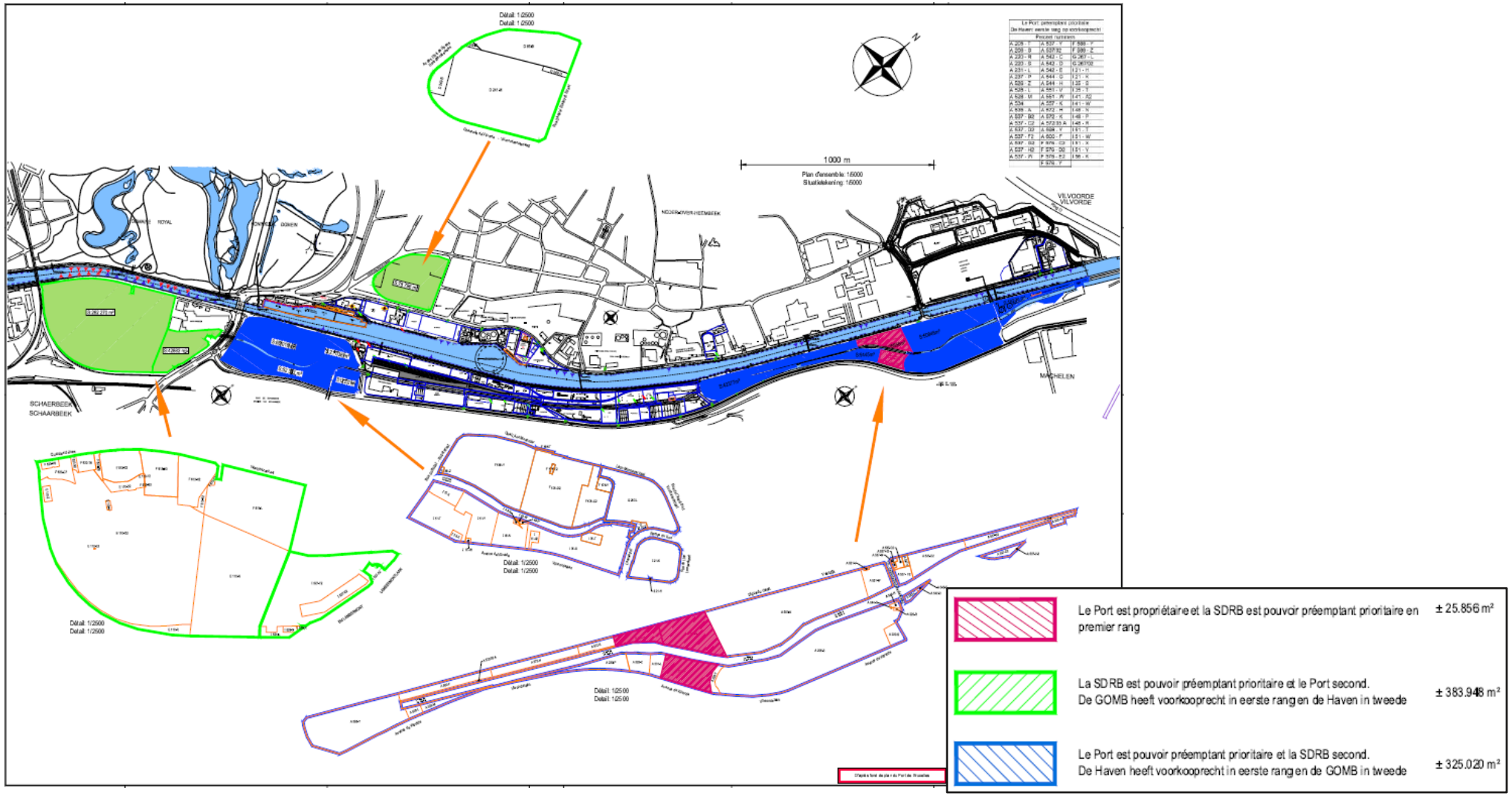
[9] Arrêté du Gouvernement du 31/3/2022, publié au Moniteur Belge le 25/4/2022 (référence : C - 2022/31618)

FIGURE 11 : LES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES ET ZONES DE PRÉEMPTION (RIVE DROITE) DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Source : Cadastre fédéral, 2017, Brugis et traitement perspective.brussels

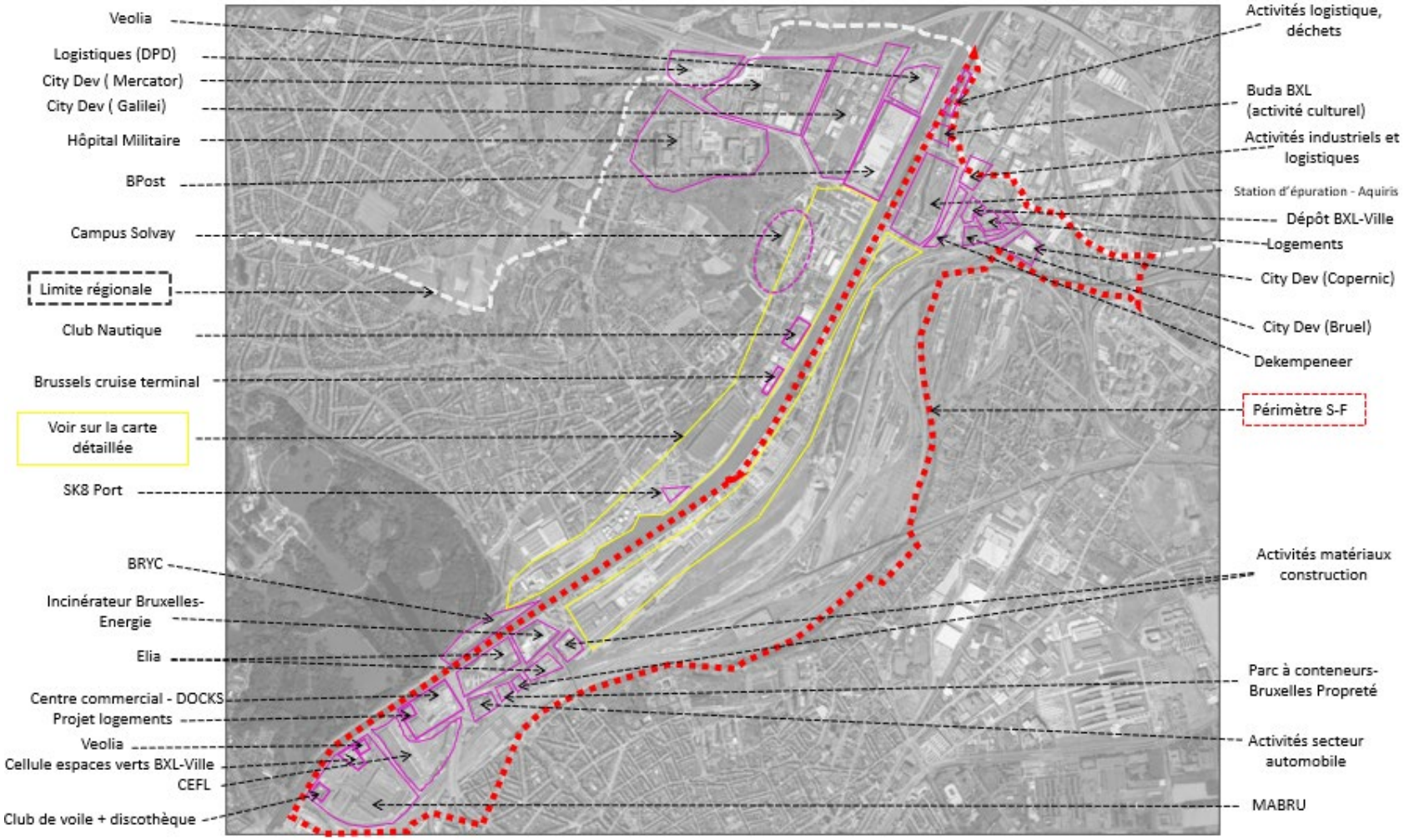
FIGURE 12 : DÉTAIL DES PÉRIMÈTRES DE PRÉEMPTION CANAL NORD – RIVE DROITE



Source : Moniteur Belge, arrêté du Gouvernement (31/3/2022) relatif à l'établissement d'un périmètre de préemption « Canal Nord » sur le territoire de la Ville de Bruxelles

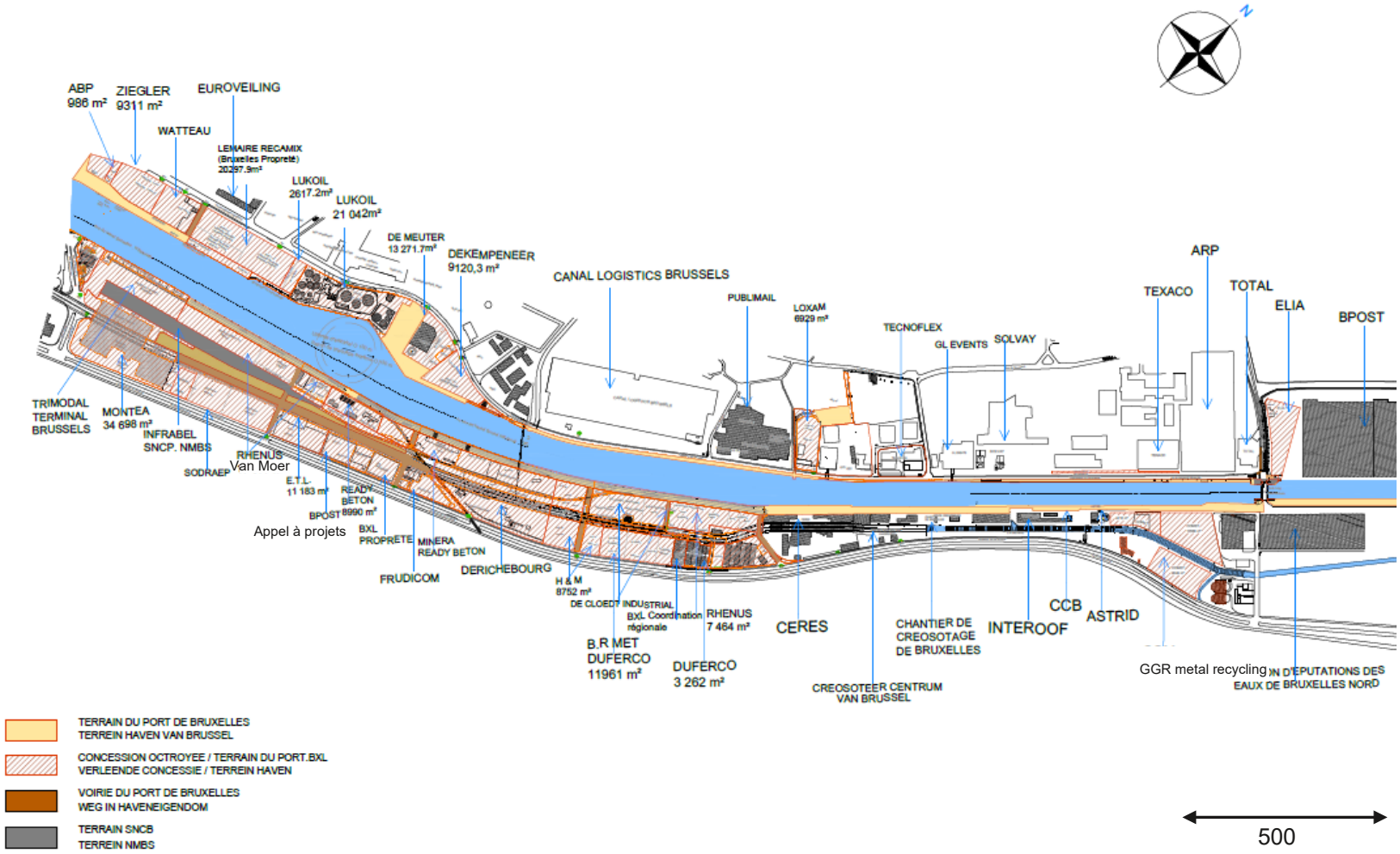
1.3.2 Activités et entreprises dans et autour du périmètre d'étude

FIGURE 13 : APERÇU GLOBAL DES ACTIVITÉS ET ENTREPRISES DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Source : perspective.brussels

FIGURE 14 : ENTREPRISES AYANT UNE CONCESSION SUR LES TERRAINS DU PORT DE BRUXELLES (SITUATION 2022)



Source: Port de Bruxelles et traitement perspective.brussels

Zone 1 : Îlot MABRU – CEFL

L'îlot est occupé principalement par les grandes infrastructures du Marché Matinal (MABRU) et du Centre Européen des fruits et Légumes (CEFL). La partie nord est occupée par le centre commercial Docks Bruxsel. Le seul vestige du passé industriel et projet d'habitation dans l'îlot est le familistère Godin, qui est actuellement en cours de réaffectation en vue d'y installer 57 logements (projet privé Utopia). Au sud de l'îlot le long du Quai des Usines, se trouvent un bâtiment de la Cellule Espaces verts de la Ville de Bruxelles, une discothèque qui devrait réouvrir en 2023 (The Lift) et un club de voile.

Cette discothèque, ainsi que MABRU-CEFL se situent sur des terrains appartenant à la Ville de Bruxelles. Depuis 2014, la majorité de l'îlot se trouve en Zone d'Entreprise en Milieu Urbain (ZEMU) au PRAS. Comme indiqué, un périmètre de préemption couvre la plupart de l'îlot (terrains de la Ville de Bruxelles). En outre, un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) est actuellement en cours d'élaboration sur cette zone (voir *point 3.4 Aperçu général des visions/projets*).

DOCKS BRUXSEL

Le centre commercial Docks, au pied du Pont Van Praet, a ouvert ses portes en 2016. 95 magasins sont répartis sur 61.000 m². L'objectif en termes de visiteurs à l'ouverture (8 mio/an) n'a pas été atteint, même si les chiffres montent, avec +/- 7 mio en 2022 (ce qui correspond jusqu'à 60.000 visiteurs le samedi).

Depuis quelques années, une évolution se dessine, allant des magasins d'une gamme plus basse et également vers plus de divertissement (Koezio, Lego…). Le centre attire notamment des visiteurs venant de la partie Nord de Bruxelles, avec un pouvoir d'achat plutôt limité. Il attire moins de visiteurs flamands qu'espéré initialement. Les visiteurs viennent majoritairement en transport public.

FIGURE 15 : VUE AÉRIENNE DU CENTRE DOCKS BRUXSEL

© S. SCHMITT - GLOBALVIEW.BE POUR EQUILIS

MABRU / CEFL

Le marché matinal (MABRU) et le Centre Européen des Fruits et Légumes (CEFL) sont des acteurs importants pour la Région. Ils regroupent des grossistes en produits alimentaires qui vendent principalement aux professionnels. Ils se situent dans le sud du périmètre d'étude le long du canal, sur un terrain de +/- 26,5 ha qui appartient à la Ville de Bruxelles.

Selon MABRU, les marchés de gros en Europe se développent généralement sur des terrains de propriété publique, un propriétaire privé voulant percevoir un loyer commercial ne permettrait pas de maintenir cette activité.

Suite à sa prolongation en 2016, le bail emphytéotique pour MABRU / CEFL court jusqu'en 2042. Depuis 2022, un périmètre de préemption a été installé sur la zone, avec Citydev comme pouvoir préemptant prioritaire.

Actuellement, le transport des marchandises liés aux activités sur le site se fait uniquement via la route. La zone génère un flux important des camions et camionnettes.

FIGURE 16 : VUE AÉRIENNE DE MABRU

Bron : mabru.be

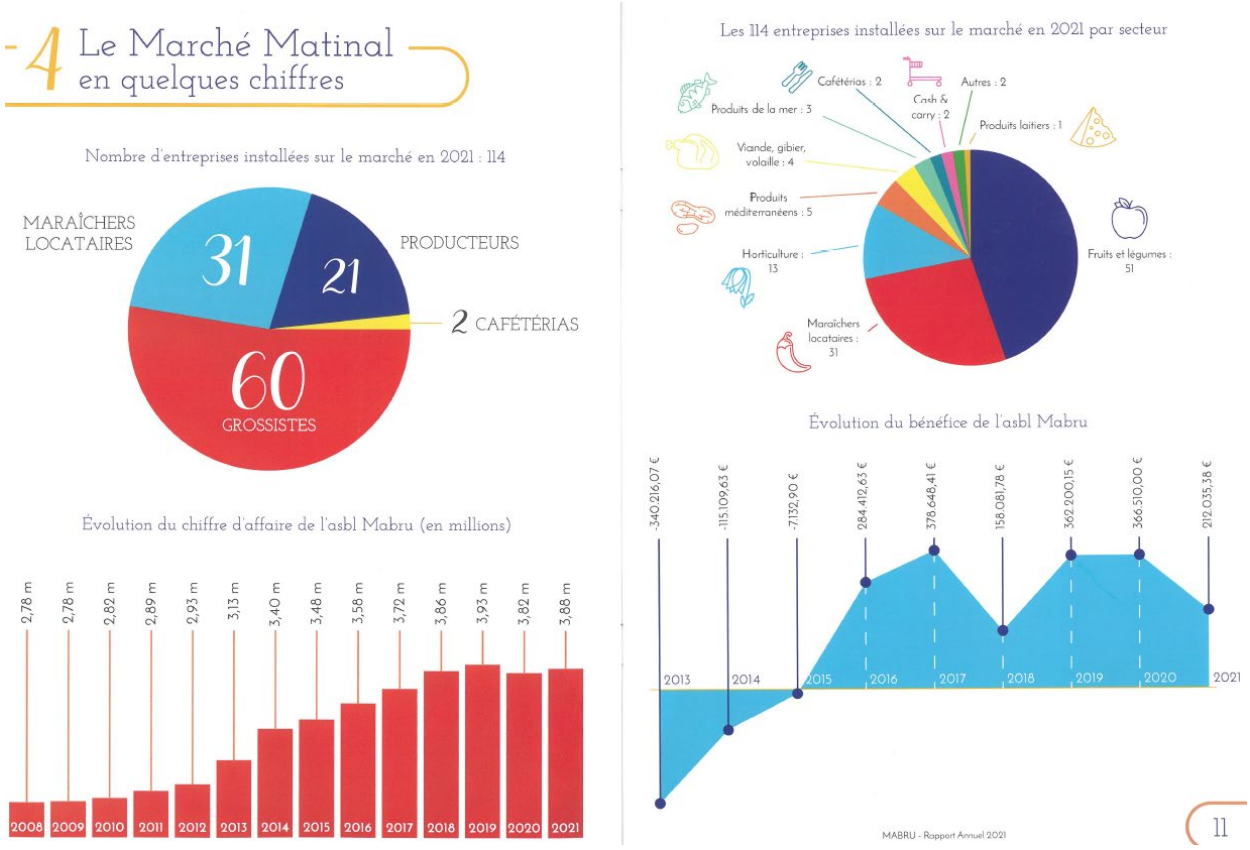
Les principales caractéristiques actuelles de MABRU et CEFL sont reprises ci-dessous. Les enjeux pour l'avenir sont repris dans le chapitre 3.

MABRU :

- Le marché matinal est implanté le long du Canal depuis 1973. Il s'agit du plus grand marché de gros du pays : sur un terrain de 14 ha, 40.000 m² d'entrepôts accueillent un peu moins de 120 grossistes spécialisés dans les produits alimentaires.

- Il est géré par une ASBL qui organise le site et les activités, elle demande des loyers fixes aux commerçants. Le chiffre d'affaires des commerçants sur le site est de 600-800 mio euro/an. Le chiffre d'affaires de l'asbl MABRU est de 4 mio euro.
- Près de 10.000 tonnes de marchandises y sont échangées par semaine, dont 40% à destination des commerçants et restaurateurs en RBC. Selon des chiffres de MABRU, 95% du réseau de magasins de *retail* à Bruxelles et 85% des restaurateurs utilisent ces produits. Il s'agit également d'une importante base d'exportation pour des produits ethniques et de luxe.
- Le site emploie environ 700 personnes, majoritairement des ouvriers faiblement qualifiés des quartiers avoisinants. Ils arrivent vers 22h et repartent vers 7-8h. L'accès en transport public est, pour cela, indispensable.
- Le site accueille jusqu'à 3.000 véhicules par jour. Le parking est complet la nuit. Pendant la journée, le site est peu fréquenté. Le site n'est accessible qu'aux professionnels, via l'entrée unique située Quai des Usines. Il est surveillé 24/7.
- Depuis 10 ans, une brocante a lieu sur le terrain de MABRU chaque dimanche, qui s'adresse principalement à la population des quartiers populaires aux alentours (8.000 visiteurs/semaine)[10].

FIGURE 17 : QUELQUES CHIFFRES-CLÉS DU MARCHÉ MATINAL



Source : MABRU, rapport annuel 2021

[10] Selon MABRU, ce marché a une mauvaise réputation. Beaucoup des produits volés y seraient vendus. MABRU a voulu l'arrêter mais vu son succès, la Ville de Bruxelles a demandé de le maintenir.

Centre Européen des Fruits et Légumes (CEFL) :

- Créé en 1981, sous forme d'une société coopérative mixte à responsabilité limitée. Les 29 sociétés qui sont membres sont des importateurs et exportateurs des fruits et légumes du monde entier et pour le marché Européen. Citydev a participé au développement de la société, avec la Ville de Bruxelles, puis elle a vendu au moment de la maturité de la structure.
- La superficie actuelle est de 13 ha, avec un bâtiment principal de 25.000 m². Le site est entièrement clôturé avec deux entrées/sorties : un accès principal à côté de Docks et un autre sur le Quai des Usines.
- Le site génère plus de 1.000 mouvements de véhicules/jour et emploie environ 400 personnes, avec le même profil que MABRU.

MABRU et CEFL sont des entités indépendantes, bien qu'il y ait une interaction considérable (échange de marchandises, installations). Comme ailleurs en Europe, le marché d'importation (CEFL) se trouve sur le même terrain que le marché de grossistes (MABRU) à destination du *retail*. Avec 45% des échanges commerciaux, MABRU est le plus gros client de CEFL. La proximité, y compris un passage physique entre les deux parcelles, facilite cette interaction et diminue le trafic routier. Une enquête écrite menée par perspective.brussels en 2020 a montré que la synergie avec CEFL est cruciale pour MABRU. Selon CEFL, la proximité avec MABRU est un atout, mais comme le lien avec Bruxelles en tant que marché de vente n'est pas aussi fort, une éventuelle déconnexion semble moins insurmontable, sachant que cela aura une hausse de trafic routier très importante et une perte d'emplois pour la Région.

Zone 2 : Îlot Rampe du Lion

Cet îlot entre la gare de Schaerbeek-Voyageurs et le Canal est une zone hétérogène, avec quelques grands équipements (incinérateur, recypark Nord ARP et secteur de collecte Neder-Over-Heembeek), des bureaux (Elia) et quelques entreprises privées (matériaux de construction et secteur automobile). Le Port ne dispose pas de terrains dans cette zone et le Canal n'y est pas utilisé pour le transport des marchandises. L'incinérateur de Bruxelles Energie est l'infrastructure la plus grande et visible de la zone.

FIGURE 18 : PHOTO DE L'INCINÉRATEUR DEPUIS LE CANAL

Source : https://monument.heritage.brussels/

Zone 3 : Cluster avant-Port : rive droite

La bande de terrains située entre le Canal et l'avenue de Vilvorde est une zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) au PRAS. La partie sud est propriété du Port, avec un terminal à conteneurs (voir partie 3.2), des installations ferroviaires à réactiver (voir également partie 3.2) et plusieurs concessions.

Sur les terrains du Port, il y a aussi bien des activités qui utilisent l'eau quotidiennement (De Cloedt et Minera qui transportent du sable ; Rhenus, entretemps acquis par Van Moer, actif dans le 'breakbulk': produits acier, bois…), que des entreprises qui l'utilisent peu ou pas (Derichebourg : ferraille avec une concession long terme sur un grand terrain mais peu d'utilisation d'eau et peu d'emploi ; Duferco ; ARP : secteur de nettoiement Monnoyer).

Au nord de la zone se trouve le site Comet, ancien terrain d'Exxon de 2,6 ha acquis par le Port. Initialement, le projet Roro y a été envisagé (déplacement du commerce de voitures d'occasion du quartier Heyvaert vers l'avant-port). Ce projet a toutefois été abandonné en raison du manque d'intérêt par ce secteur. Le projet GGR metal recycling y est actuellement en développement sur le terrain Comet : activités de recyclage (métal, ferraille) et démantèlement d'appareils électroniques. En préparation à l'implantation de ce projet, un nouveau mur de quai a été construit et le réaménagement du site est en cours. La Senne a été mise à ciel ouvert à cet endroit et une connexion piétonne/cyclable entre le Canal et l'avenue de Vilvorde est prévue au nord du site (le long du Leibeek). Cette connexion fait partie d'un lien est-ouest entre le Canal le boulevard de la Woluwe, longeant les talus de chemin de fer, qui s'inscrit dans un réseau de sentiers et chemins plus global à Haren développé par la Ville de Bruxelles.

Au sud de Comet se trouve, entre autres, l'entreprise Ceres, un acteur historique de la zone, implanté sur son propre terrain (à l'exception d'une concession au bord de l'eau). Cette meunerie s'approvisionne via le Canal. Pour des raisons économiques, elle ne fait plus recours au train depuis 2015.

Zone 4 : zone de développement FIF (SFPIM) – SNCB

Cette zone, en propriété du SFPIM (40ha) et la SNCB (15ha) était occupée par des infrastructures ferroviaires qui ont été démantelées. Quelques activités temporaires logistiques s'y développent sur certaines parties du terrain (stationnement de camions de l'ARP, dépôt de matériaux…).

Zone 5 : zone industrielle mixte nord – BUDA

La zone industrielle mixte nord – Buda contient principalement des activités économiques. Elle présente peu de structure spatiale, ainsi que des échelles très différentes et sans transition. Les informations sur la zone sont bien documentées grâce au projet de coopération interrégional Buda+. Une étude d'optimalisation a également été exécuté dans ce cadre (voir partie 3.4).

La station d'épuration (STEP) d'Aquiris occupe une place centrale sur la rive droite. Plus au nord le long du Canal, le long de la frontière avec la Flandre, des entreprises sont installées sur leur propre terrain. L'entreprise Dekempeneer se trouve sur une grande parcelle longeant l'avenue de Vilvorde. Le Canal ne peut pas être utilisé comme voie de transport depuis cette zone, elle ne dispose pas de quais.

Plus loin du Canal, cette zone comprend également quelques poches d'habitations enclavées (rue Dobbelenberg et rue du Bruel), entourées d'industries historiques et plus récentes.

Citydev a acquis deux sites sur lesquels des entreprises sont logées temporairement, en attendant un développement pérenne :

- Projet Copernic (2017) pour moyennes et grandes entreprises (500 - 2.000m²) ;
- Projet Bruel (2015) : entreprise Canalis (entretien des égouts)

Depuis peu, des activités culturelles sont organisées dans la zone, comme les projets Buda Bxl (www.budabxl.be) et Border Buda (www.borderbuda.org).

FIGURE 19 : PHOTO AÉRIENNE DE LA STATION D'ÉPURATION

Source : canal.brussels

Plus au nord, en Flandre

Le tissu urbain proche à la limite régionale présente diverses affectations : des entreprises historiques, des friches, des activités plus récentes, du commerce et des poches de logement. Il se prolonge vers le nord dans la partie flamande de la zone du Canal, entre Bruxelles et Vilvorde. De grands projets de reconversion, notamment en habitation et en commerce, sont en cours de réalisation ou en préparation, comme sur l'ancien site de Renault et le projet Broeklin (anciennement Uplace). Au nord du viaduc de Vilvorde, la zone industrielle a été transformée en de nouveaux quartiers habités (par exemple, 4Fonteinen). Ces développements sont cadrés par le « Strategisch project Reconversie Vilvoorde-Machelen ».

Rive Gauche

Vue la faible connectivité entre les deux côtés du Canal, les deux rives fonctionnent de manière plutôt autonome. Ce clivage est encore plus accentué depuis la fermeture du pont Buda fin décembre 2022, lorsqu'un bateau l'a percuté. La réouverture du pont est prévue pour octobre 2023.

Comme la rive droite, la rive gauche est également caractérisée par l'activité économique, industrielle et logistique. Le lien avec le Canal est moins fort, notamment par le fait que la Chaussée de Vilvorde borde le Canal et limite d'autant les mètres de quai. Les parcelles sur cette rive sont reprises en Zone d'Activité Portuaire et de Transport (ZAPT) et en Zone d'Industrie Urbaine (ZIU) au PRAS.

En ce qui concerne les principaux sites sur cette rive :

- Au nord, sur un terrain du Port (ancien site Carcoke), BPost est installé depuis quelques années. Même si l'idée de départ pour ce site était d'y déployer des activités en lien avec le Canal, ce n'est pas le cas de BPost. Il reste une concession située entre BPost et le bord de Canal, Viabuild, qui dispose d'un accès à la voie d'eau.
- Au sud de BPost, l'Agence Régionale de Propreté (ARP ou Bruxelles Propreté) construit actuellement un nouveau recypark pour verre et encombrants sur 30.000 m². La fin des travaux est prévue pour le printemps 2024. Il n'y a pas de lien prévu avec la voie d'eau (voir figure 20).
- Sauf quelques exceptions (Euroveiling, Total), la zone ZAPT est globalement propriété du Port. Des acteurs économiques sur les terrains du Port sont Dekempeneer, De Meuter, Lukoil et Ziegler.
- Citydev est propriétaire des sites Magellan et Marly (au sud du campus Solvay). Sur ce dernier, ARP dispose d'un secteur de nettoiement. Une négociation foncière entre Citydev et le Port est actuellement en cours, en fonction d'une extension du site Marly. Ensuite, le site sera mis à disposition de l'ARP qui redéveloppera la parcelle intégrale pour y construire un nouveau secteur..
- Le terrain entre la zone ZIR n°4 du PRAS et le Canal, actuellement occupé par le garage de l'ARP, sera intégré dans un projet mixte en préparation par la Ville de Bruxelles au moment de la relocalisation de l'ARP.
- L'entreprise Lemaire Recamix, actif dans les déchets de construction, prévoit un projet et compte utiliser la voie d'eau. Attention toutefois, son permis est actuellement contesté devant le Conseil d'Etat.
- Canal Logistics (maintenant VTS Logistics) est une grande entreprise logistique sur terrain privé (ancien site de Shell) le long de la Chaussée de Vilvorde.
- Plus loin du Canal, notamment le long de l'avenue Tyras, se trouvent des zones d'activités économiques productives importantes, situées sur des terrains de Citydev (Mercator et Galilei).
- Une dynamique de transformation importante est attendue dans la zone : au droit du campus Solvay suite au déménagement de cette entreprise, par l'élaboration d'un masterplan pour l'hôpital militaire et l'implantation d'une nouvelle école Européenne juste à côté.

FIGURE 20: PROJET BUDA DE ARP

Source : ARP

1.4 RÉSUMÉ DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE ACTUELLE

Dans une ville en expansion comme Bruxelles, les activités économiques sont repoussées du centre-ville vers la périphérie et remplacées par des fonctions à rentabilité plus élevée, principalement le logement. Cette pression urbaine ne pèse pas directement sur le périmètre d'étude et, par extension, sur l'ensemble de l'avant-Port, où il existe un tissu économique stable avec de nombreuses entreprises implantées de longue date. Cet ancrage stable est en partie lié à la part importante de terrains publics, provenant à la fois du Port de Bruxelles, de Citydev et de la Ville de Bruxelles. Sa situation isolée et le cadre réglementaire en matière de planification visant les activités économiques rendent également cette zone moins sensible à la pression urbaine.

Cependant, comme les activités économiques disparaissent des zones mixtes proches du centre-ville, elles doivent chercher un nouvel emplacement. Un phénomène similaire se produit plus au nord, vers Vilvorde, où des parties importantes de cette zone économique sont converties en zones résidentielles. Cette dynamique accroît donc indirectement la pression sur les zones économiques restantes telles que Schaerbeek-Formation. La demande de sites d'implantation pour les activités économiques est élevée et les anciens terrains ferroviaires ne pourront absorber qu'une partie limitée de la demande. Il est donc impératif de faire des choix stratégiques et d'utiliser efficacement l'espace.

L'avant-Port joue un rôle important dans l'économie bruxelloise, tant en termes d'approvisionnement et de distribution (voie d'eau, terminal à conteneurs) qu'en termes de facilités (déchets, équipements) et de production économique. Les principaux secteurs économiques sont le commerce de gros, l'alimentation, la construction, les réseaux et les transports.

La zone est également importante en termes d'emploi, dont de nombreux emplois pour les Bruxellois peu qualifiés. Toutefois, en raison de l'automatisation croissante, certains secteurs, tels que le commerce de gros, l'industrie manufacturière et la transformation, ont enregistré une baisse significative de l'emploi au cours des dernières années. Il existe de grandes différences entre les entreprises et les secteurs. Contrairement à Citydev, l'emploi n'est pas imposé contractuellement par le Port, bien qu'il s'agisse d'un critère pour le Port lors de l'octroi de concessions sur ses sites. À l'inverse, l'utilisation de la voie d'eau est un critère pour le Port mais pas pour Citydev.

Les principales caractéristiques économiques par sous-zone de la zone d'étude sont les suivantes :

- zone 1 MABRU-CEFL (PRAS : principalement ZEMU) : zone dominée par les activités de commerce de gros alimentaire ; également un centre commercial et un projet de logement ;
- zone 2 îlot Rampe du Lion (PRAS : ZAPT) : zone hétérogène avec des activités à grande échelle : commerce, bureaux, déchets et équipements ;
- zone 3 cluster Avant-Port rive droite (PRAS : ZAPT) : activités portuaires et entreprises actives dans l'économie productive (construction, recyclage, alimentation) ;
- zone 4 zone de développement FIF-SNCB (PRAS : ZIRAD) : ancienne zone de chemin de fer à réhabiliter ;
- zone 5 zone industrielle mixte nord / Buda (PRAS : ZAPT/ZIU) : zone mixte avec des activités productives historiques et plus récentes, des zones résidentielles isolées et des infrastructures de grande envergure (traitement des eaux, infrastructures de mobilité).

2. AMBITIONS ÉCONOMIQUES ET LOGISTIQUES DE LA RÉGION

Plusieurs plans stratégiques bruxellois parlent de Schaerbeek-Formation et comptent sur son développement futur pour mettre leur vision en pratique. Ce chapitre examine les cadres actuels en lien avec le développement économique de la Région bruxelloise et, plus spécifiquement, avec la zone du Canal. Dans chaque cas, le contenu du plan lui-même est décrit en premier lieu, en mettant l'accent sur les éléments pertinents pour Schaerbeek-Formation, suivi d'un point sur l'état actuel des choses sur base des informations tirées des entretiens avec les différentes administrations responsables. Le chapitre se termine par une mise en évidence des points importants concernant spatialement le futur développement de Schaerbeek-Formation.

2.1 PLAN CANAL

Pour répondre aux défis bruxellois, le Gouvernement Régional a décidé en 2012 de mobiliser le potentiel du Territoire du Canal, qui couvre 14 km de long et traverse la Région, et de concevoir un Plan directeur. Approuvé en 2015 avec un horizon de 2025, le plan visait à relever trois défis : le boom démographique, le développement d'une économie urbaine productive et le renforcement qualitatif des espaces publics pour une meilleure cohésion sociale et des liens entre les quartiers.

2.1.1 Le plan

Le plan canal assure le développement de son potentiel sur base des principes de densité, de mixité fonctionnelle et sociale et d'intégration urbaine. Les lignes directrices du Plan Canal sont :

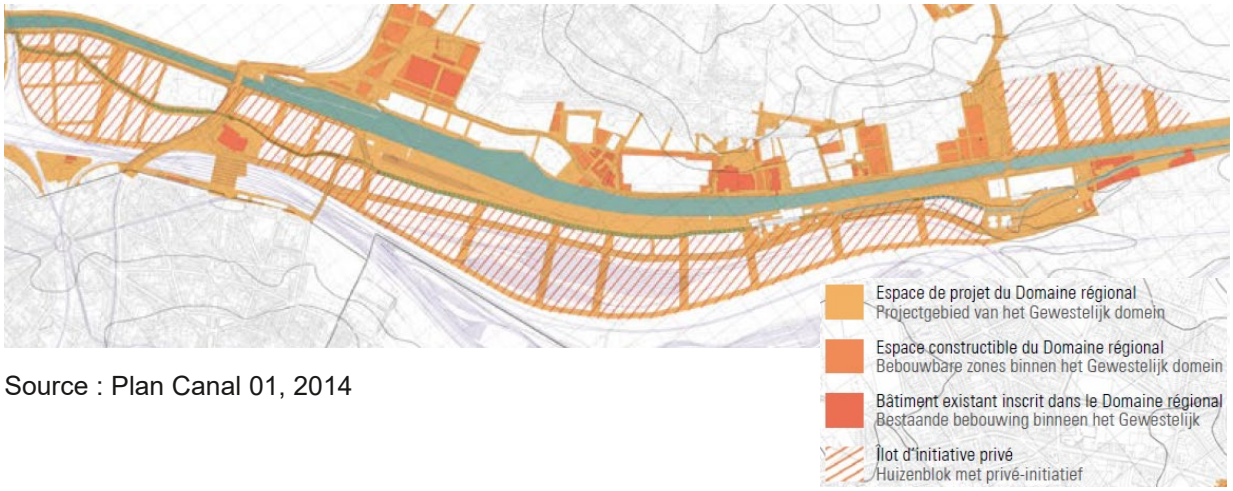
- 10 ans pour reconquérir la ville productive et la rendre désirable ;
- permettre le maintien en ville de l'activité économique et notamment des activités productives, créer les conditions pour leur compatibilité avec d'autres fonctions ;
- rationaliser l'usage du foncier pour d'une part, permettre la création d'emplois et d'autre part, la création de logements, en organisant un cadre de vie attractif (création d'espaces verts, aménagement et animation des espaces public, etc.) ;
- maintenir et renforcer l'identité de ce territoire en recontextualisant tous les projets accompagnés et en défendant des lignes de conduite analogues d'un projet à un autre ;
- porter un même niveau d'exigence et d'attention sur tout ce territoire de ville, que ce soit à l'avant-port, en zone industrielle ou en centre-ville.

En se basant sur ces principes, quatre sites pilotes ont été développés en détail en vue de tester l'application des principes sur le terrain. Aucun des quatre ne se trouve dans le périmètre d'étude de Schaerbeek-Formation. Les études de faisabilité ont été utilisées comme base pour calculer le potentiel chiffré du Plan Canal :

- Création de **25 000 logements** pour répondre aux besoins et aux ressources de tous les profils de ménages ;

- Création de **7 500 emplois** supplémentaires ;
- Aménagement de **200 ha d'espaces publics** conviviaux et fédérateurs.

FIGURE 21 : CARTE DU PLAN CANAL AVEC LE 'DOMAINE RÉGIONAL' : UN « RÉSEAU DES TERRAINS PUBLICS MAÎTRISÉ PAR LES COLLECTIVITÉS AUXQUELS SONT ASSOCIÉS DES EMPRISES PRIVÉES »



Source : Plan Canal 01, 2014

Afin de compléter et concrétiser la vision globale du développement de ce territoire par une stratégie spécifique relative aux espaces publics, un plan de qualité paysagère et urbanistique – Beeldkwaliteitsplan (BKP) – a été approuvé en 2019. Le BKP constitue un guide et un cadre stratégique pour les maîtres d'ouvrages et concepteurs de tout projet d'espace ouvert sur le territoire du canal et a été complété par une centrale de services pour garantir une exécution efficace.

2.1.2 État des lieux de la mise en œuvre

➔ *Sur base d'information de perspective.brussels*

Un accompagnement spécifique par une 'équipe Canal' transversale à plusieurs administrations (SAU, BMA, Urban et Perspective) était prévu pour accompagner et négocier le développement des projets dans la zone. Depuis quelques années, cet accompagnement spécifique n'existe plus.

Un cadre de suivi de la mise en œuvre du Plan Canal est actuellement en cours d'élaboration au sein de perspective.brussels. Le projet vise à objectiver l'évolution de la zone au regard des objectifs et du contexte plus global, notamment afin de vérifier dans quelle mesure les objectifs sont déjà atteints. En parallèle, dans le cadre de la modification du PRAS, une évaluation du PRAS actuel est en cours chez perspective.brussels en vue d'analyser l'efficacité de l'outil pour atteindre ses objectifs. La question de l'activité productive en ville, aussi bien dans les zones dédiées (ZIU, ZATP) que dans les zones mixtes (ZM, ZFM, ZEMU), sera étudiée dans ce cadre. À noter que la zone du marché matinal a été transformée en ZEMU lors de la dernière réforme (« PRAS Démographique ») en 2013. Les résultats des deux études sont attendus dans les mois à venir.

2.2 SHIFTING ECONOMY

La stratégie régionale de transition économique 2022 – 2030, nommé « Shifting Economy » (2022), définit un ensemble de mesures pour une évolution progressive des activités économiques bruxelloises dans la perspective de contribuer aux défis sociaux et environnementaux locaux et mondiaux, ainsi qu'à la création et au maintien d'emploi de qualité pour les Bruxellois.

Le document met en lumière plusieurs secteurs clés au niveau régional, où Schaerbeek-Formation pourrait jouer un rôle significatif : l'alimentation, la gestion des ressources/déchets, la construction et la logistique. Ces secteurs spécifiques sont examinés en intégrant les mesures économiques des initiatives régionales, telles que la Stratégie Good Food (2022), le Plan de gestion des ressources et des déchets (2018), l'Alliance Renolution (2021) et le plan Good Move (2020), dans le cadre global du document. Les mesures issues de l'ensemble de ces plans, qui sont pertinentes pour Schaerbeek-Formation, sont détaillées ci-dessous.

2.2.1 Le plan

La stratégie 'Shifting Economy' vise à créer une économie *« qui n'outrepasse ni les limites sociales ni le plafond environnemental et qui, à terme, les régénère grâce à sa capacité d'innovation et à la circularité de ses actions. »* Ce concept de circularité est au cœur de la stratégie et les mesures concernant cette circularité peuvent nécessiter du foncier, de manière directe ou indirecte.

De multiples mesures portant sur la logistique, le maintien et le développement du foncier pour des activités productives concernent (directement ou potentiellement) Schaerbeek-Formation : les besoins auxquels ce site peut répondre et/ou les systèmes dans lesquels il doit s'intégrer (LOG 6, LOG 7, GF 3, GF 7-1, GF 8, COMM 4, COMM 12, LOCAL 4, etc.) :

La mesure « *Local 2 : Augmenter le patrimoine foncier de Citydev en vue d'accompagner le développement des entreprises de la transition* ***via l'acquisition de Schaerbeek Formation*** » dans l'axe 2 « *Soutenir le développement des nouveaux modèles de production de la transition économique* » vise spécifiquement le site de Schaerbeek-Formation et le rôle de Citydev et du Port pour accompagner les entreprises dans la transition économique :

> *"CityDev et le Port collaborent en vue d'acquérir, les terrains de Schaerbeek Formation afin d'en faire prioritairement un pôle d'activités exemplaires et de logistique durable ; en tablant notamment sur l'intermodalité permise par le maintien du faisceau ferroviaire sur le site. Le Port a signé une convention de réservation avec Citydev pour l'aménagement d'une zone multimodale de 20ha sur le site du FIF et a inscrit dans son budget pluriannuel 2021 - 2025 un budget de 800.000 euros par an pour financer le droit de réservation. Un mandat sera confié à Citydev pour négocier l'acquisition avec le FIF[11]."*

[11] Fonds des Infrastructures Ferroviaires; entretemps SFPIM Real Estate

La logistique

La stratégie logistique opère à trois niveaux, définis par les trois 'V's (vermijden, verschuiven, verschonen). Le premier (vermijden ou éviter) vise à réduire le nombre de kilomètres parcourus (par exemple, grâce au Viapass, à la logistique du dernier kilomètre, à l'utilisation de dépôts pour éviter les livraisons de porte à porte), le deuxième (verschuiven ou déplacer) vise à réaliser un transfert modal (par exemple, la voie d'eau, les vélos-cargos), et le dernier (verschonen ou rendre plus propre) est basé sur la transition vers des véhicules sans émissions.

L'enjeu pour la logistique dans le cadre du plan Shifting Economy est la mise en œuvre d'un écosystème de logistique intelligente permettant le développement d'une production locale et l'accès aux ressources. Cela doit se faire en assurant un transport et un stockage durable des marchandises dans le tissu urbain, sans augmenter la congestion du trafic bruxellois. Ceci suppose de :

- Augmenter la multimodalité de la Région ;
- Assurer ses connexions depuis et vers son espace métropolitain ;
- Réserver suffisamment d'espace au sein de la Région pour la fonction logistique ;
- Soutenir et développer de nouvelles filières logistiques ;
- Développer une approche spécifique aux différentes échelles de la logistique (du colis au conteneur).

Dans ce sens le plan souhaite **optimiser les flux de marchandises**, entre autres via les mesures suivantes :

- LOG 1 : Optimiser les itinéraires pour le trafic de marchandises vers et depuis Bruxelles ;
- LOG 3 : Analyser le rôle et le potentiel du réseau ferroviaire dans le réseau logistique de la Région ;
- LOG 4 : Renforcer la connaissance et la gestion du réseau fluvial ;
- LOG 5 : Optimiser et valoriser les moyens de transport à faible nuisance ;
- LOG 6 : Low Emission Mobility / Green Deal Zero Emission Logistics pour le secteur de la logistique urbaine
- LOG 9 : Repositionner le centre TIR.

Les **pôles logistiques** sont destinés aux activités liées à la livraison de marchandises en relation directe avec le fonctionnement et le stockage de courte durée. Ils permettent de réduire les flux routiers entrant dans la capitale. Ils seront renforcés en parallèle du développement d'infrastructures - partagées - de transformation, notamment dans le domaine alimentaire. En matière de flux alimentaire et pour répondre aux objectifs Good Food (voir plus loin), le développement de ces pôles est crucial. En lien avec les enjeux sur Schaerbeek-Formation, le plan ambitionne de :

- LOG 7 : Soutenir le développement des pôles logistiques ;
- LOG 10 : Développer des lieux de mutualisation où des solutions logistiques et servicielles seront mises en œuvre sur mesure au service de groupes d'entreprises.

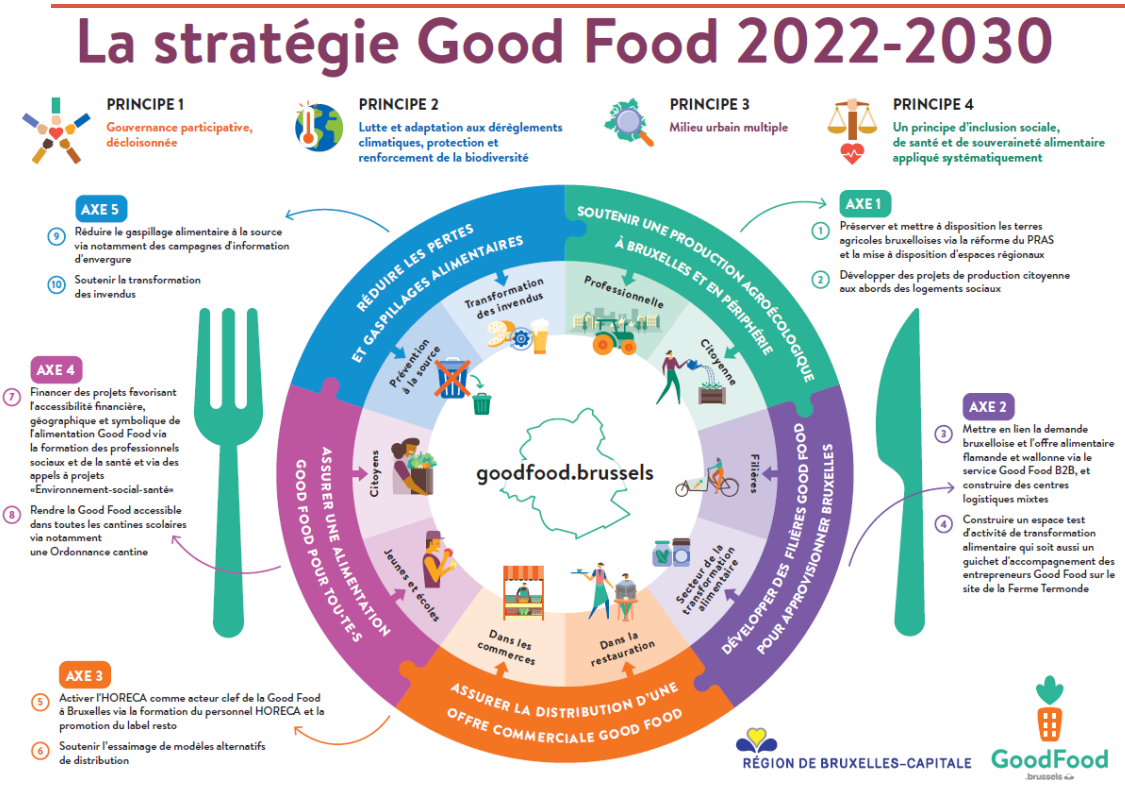
Les activités productives

Compte tenu de la diversité des activités productives, une approche transversale est importante pour aborder des questions telles que le choix du foncier destiné à accueillir des entreprises, la relocalisation des chaînes de production et la stimulation de l'innovation. Une approche transversale implique d'examiner diverses opportunités pour soutenir et stimuler les activités productives. Il s'agit également de déterminer les secteurs prioritaires et les différentes synergies au sein de l'écosystème bruxellois, ce qui permettra de développer des mesures plus ciblées. Les mesures suivantes sont à pointer :

- PROD 2 : Développer le potentiel de déploiement des chaines de valeurs intra-urbaines et les effets multiplicateurs avec les acteurs de l'écosystème ;
- PROD 4 : Favoriser l'innovation et la production urbaine durable en soutenant le secteur R&D en lien avec la production ;
- PROD 5 : Maintenir et développer les lieux de production ;
- PROD 6 : Développer des grappes d'entreprises physiques ;
- PROD 8 : Veiller à développer la mixité des fonctions à Bruxelles ;
- PROD 9 : Assurer une cohabitation maximale entre les fonctions en ville.

Le secteur alimentaire - Stratégie Good Food 2022-2030 (2022)

FIGURE 22 : LA STRATÉGIE GOOD FOOD 2022-2030



Source : Good Food, 2022

Après une première stratégie Good Food (2016-2020), qui avait déjà permis d'impulser quelques réalisations concrètes, la stratégie Good Food 2 de 2022 vise un basculement plus structurel du système alimentaire vers plus de durabilité à l'horizon 2030. Cette stratégie a l'ambition que tous les bruxellois aient accès à des aliments « Good Food » adaptés à leurs besoins, dans le respect d'un prix juste pour les producteurs et productrices.

L'axe 2 de la stratégie, « *Développer des filières Good Food* » pour approvisionner Bruxelles, permet de comprendre les besoins logistiques et fonciers de ce secteur. Il s'agit de requalifier le système alimentaire, de la production à la consommation, vers un modèle plus respectueux de l'humain et des autres espèces, régénérateur de biodiversité et créateur d'emplois de qualité tel que décrits dans le cadre de la stratégie Shifting Economy.

Quelques mesures importantes en lien avec les enjeux sur Schaerbeek-Formation :

- GF3 : Développer un maillage logistique efficient indispensable au développement des filières Good Food, via notamment des **hubs logistiques**.

  La logistique est un enjeu majeur dans le développement des filières Good Food. Les entreprises Good Food sont majoritairement des entreprises de petite ou moyenne taille. Leur taille d'activité ne permet pas de faire des investissements suffisants pour optimiser leur logistique. Cette situation a pour conséquence de creuser le fossé entre les PME/TPE et les grandes entreprises qui ont leurs propres zones de stockages et centrales d'achats. Il convient donc de soutenir la réduction du rapport de force entre les gros acteurs commerciaux et les plus petites structures, ce soutien doit passer par un appui logistique.

  Pour obtenir un maillage logistique optimal, il semble nécessaire de développer quelques (2 ou 3) **hubs logistiques de grande taille** (entre 2.000 et 5.000 m²) aux extrémités de la RBC et des hubs de plus petite taille à l'intérieur des frontières de la Région. Les hubs de petite et moyenne taille (entre 400 et 600 m²) pourraient combiner une offre B2B et une offre B2C et s'ancrer davantage dans le quartier.

- GF 7-1 : Soutenir l'accès aux infrastructures pour les transformateurs Good Food (starters et scale up)

Ressources et déchets - Plan de gestion des ressources et des déchets 2018-2023 (2018)

Le Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD 2018-2023) a pour mission de déterminer les grands axes de la politique de gestion et de prévention des déchets sur plusieurs années. 60 mesures ont été adoptées pour réduire la production de déchets et augmenter le réemploi et le recyclage.

Plusieurs mesures du Plan de Gestion des Ressources et des Déchets concernent la circularité et peuvent nécessiter du foncier, en fonction du développement d'un réseau d'infrastructures et pour augmenter l'offre de localisations accessibles pour des projets de transition économique et d'économie circulaire.

ARP est chargée de la collecte et de la gestion des déchets : gestion de recyparks, collecte et traitement des déchets (incinérateur et traitement des déchets verts), etc. Elle emploie 3.000 personnes, 950 véhicules et 17 implantations. Les deux pôles les plus importants se trouvent au nord (Avant-Port) et au sud (Forest sud) du territoire du Canal. En conséquence, plusieurs sites se situent dans la zone de Schaerbeek-Formation (voir figure 23).

FIGURE 23 : CARTE DES IMPLANTATIONS DE L'AGENCE RÉGIONALE DE PROPRETÉ (ARP)

Source : ARP + traitement perspective.brussels

Secteur de construction - Alliance Renolution

L'Alliance « Renolution » est une politique sectorielle se basant sur une dynamique de gouvernance mobilisant les acteurs publics, privés et associatifs, autour d'actions concertées liées aux enjeux de la **stratégie de rénovation**. La mise en place de cette alliance part du constat que la rénovation énergétique représente un gisement très important d'emplois et de prospérité économique pour la Région bruxelloise. Les mesures portent par exemple sur :

- L'accès au foncier bruxellois pour les entreprises de rénovation et d'économie circulaire notamment sur le site de Schaerbeek-Formation ;
- Le développement d'infrastructures de logistique urbaine pour l'approvisionnement en matériaux neufs et en matériaux de réemploi ;
- La mise à disposition d'espaces de reconditionnement/stockage à destination des acteurs du réemploi ;

- La connexion des espaces pouvant accueillir des activités logistiques de l'économie circulaire.

2.2.2 État des lieux de la mise en œuvre

➔ *Basé sur des informations de Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Économie et Emploi et HUB.brussels.*

➔ *Certaines tendances générales de l'économie productive ont été décrites dans le premier chapitre*

Logistique

De nombreux secteurs et entreprises ont besoin d'espaces logistiques. Dans le cadre des appels à projets **Be.circular**, un appel à projets spécifique sur la mobilité et la logistique a été lancé. Dans ce contexte, on encourage le développement des nouveaux services, le changement de pratiques logistiques ou la création de centres de distribution urbaines, permettant de regrouper les marchandises et de redistribuer les flux de marchandises (y compris la « logistique inversée »).

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont lancé un appel pour un **Green Deal pour une logistique basses émissions** en 2022. L'objectif est d'accélérer la transition vers une logistique à basses émissions dans la région par l'engagement des grandes et petites organisations privées et publiques actives dans la logistique à Bruxelles. Toutes les organisations actives dans le transport de marchandises à Bruxelles peuvent y adhérer. La signature du pacte par une cinquantaine d'organisations et d'entreprises a eu lieu en avril 2023. Au-delà des ambitions communes et des engagements propres à la Région, chacun des signataires s'engage à mettre en œuvre des actions concrètes d'ici 2025. Plus d'infos : https://environnement.brussels/pro/nos-actions/projets-et-resultats/green-deal-pour-une-logistique-basses-emissions

En Flandre également, il existe un Green Deal Logistique urbaine durable et une dynamique dans la logistique du « dernier kilomètre » entre les partenaires publics et les partenaires privés dans les centres urbains. Des villes comme Malines, Louvain et Gand participent à des projets européens sur la logistique urbaine durable. Plus d'infos :

- https://omgeving.vlaanderen.be/nl/green-deal-duurzame-stedelijke-logistiek
- Vlaams instituut Logistiek : https://vil.be/

Activités productives

Afin d'opérationnaliser davantage les différentes mesures « PROD » (activités productives) de Shifting Economy pour stimuler la production locale, Bruxelles Economie et Emploi prépare actuellement un plan '**Productive.brussels**', qui serait encore approuvé par le Gouvernement sous cette législature et qui succèdera au Plan Industriel de 2019.

Ressources et déchets - Économie circulaire

Pour Bruxelles Environnement, Schaerbeek-Formation est une des zones où des actions spécifiques liées à la Shifting Economy peuvent se développer. Dans une économie plus circulaire, plus de déchets doivent revenir dans la boucle. Le processus de valorisation des déchets en ressources implique une phase de prétraitement, qui peut causer des nuisances (bruit et odeur). Un des problèmes majeurs rencontrés dans ce cadre est lié à la capacité de montée en échelle, la disponibilité des espaces et leur localisation.

La vision sur les filières concrètes dans une économie plus circulaire n'est pas encore très développée. Deux projets-pilotes de filières ont déjà été développés pour le bois et les vélos :

- Bois : triage et traitement du bois des recyparcs dans le but de le revaloriser. Des infrastructures ont été mises en place (atelier, camion, espace de stockage) pour permettre cette réutilisation ;
- Vélo : développement d'une filière pour la récupération des vélos.

Dans les deux cas, il s'avère important de réserver des espaces pour permettre le développement futur de ces nouvelles filières circulaires.

Recy-K (une filière de l' ARP) est un autre espace pilote qui héberge des entreprises de valorisation et de recyclage des déchets.

Secteur Alimentaire – Stratégie Good Food

La stratégie Good Food, lancée en 2016, actualisée en juin 2022 pour la période 2022-2030 est pilotée par Bruxelles Environnement. Elle a pour ambition d'opérer un basculement structurel du système alimentaire vers plus de durabilité. Actuellement, l'alimentaire 'durable' est un marché encore assez fragile et la logistique et le transport représentent des couts importants là-dedans.

Selon Bruxelles Environnement, les **hubs logistiques** pour alimenter Bruxelles devront être positionnés à des entrées de la Région, comme Schaerbeek-Formation. Idéalement ces hubs ne peuvent pas être exclusivement dédiés à la logistique, cela ne serait pas rentable. Ils doivent regrouper également d'autres activités (nettoyage d'emballages consignés, transformation de nourriture, etc.). Le dimensionnement des infrastructures et équipements est important car le marché n'est pas encore prêt pour de la Good Food à grande échelle. Le calibrage entre taille du marché et la taille des espaces dédiés sera donc délicat. Un hub alimentaire sur un terrain qui se situerait en périphérie aurait besoin d'au moins 2.500 m² dédiés à l'organisation du transport et à la logistique. A ces 2.500 m², il faudrait ajouter les surfaces autour à allouer aux activités productives en lien avec l'alimentation.

A titre de comparaison, le projet Sociaago, un hub à Berchem-Sainte-Agathe qui se déploie sur 7.500 m², vise à faciliter la logistique, la transformation, le conditionnement, et la distribution des produits alimentaires sur l'ensemble de la chaîne alimentaire[12]. Dans le projet CityCampus de Citydev, à Anderlecht, qui vient d'être ouvert, plusieurs entreprises travaillent sur la logistique, la transformation, le conditionnement et la distribution dans l'alimentaire.

Bruxelles Environnement et Citydev préparent actuellement un dossier de candidature pour la mise en place d'un hub alimentaire dans le cadre d'un appel à projets FEDER. Le lieu est identifié, mais n'est pas encore divulgué.

Secteur de construction - Renolution

Dans le cadre de l'alliance Renolution, plusieurs thématiques liées au secteur de construction et de rénovation sont développées avec les parties prenantes publiques et privées. Début 2023, un atelier logistique, entre autres avec des tables-rondes autour du concept de hub logistique, a été lancé par Bruxelles Economie et Emploi.

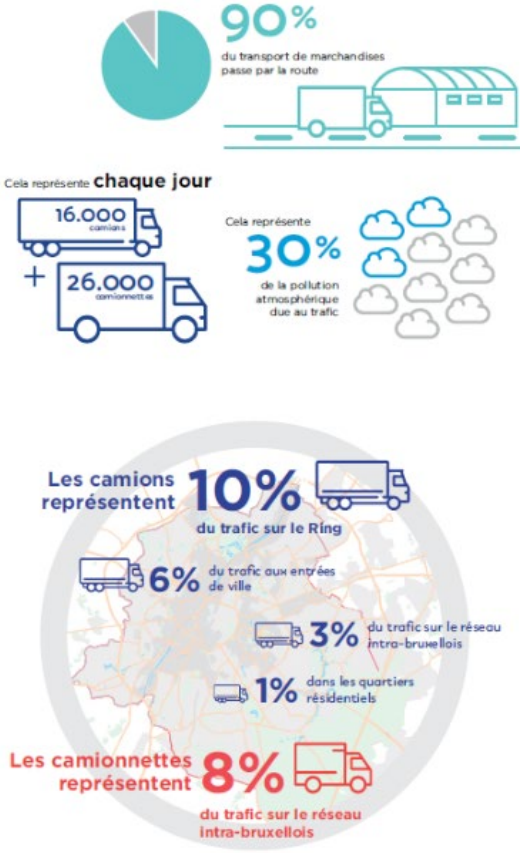
[12] Pour plus d'infos : https://goodfood.brussels/fr/commerces/sociaago-hub-logistique-et-plateforme-digitale-pour-circuit-court

2.3 GOOD MOVE

Le Plan Régional de Mobilité 2020 – 2030 « Good move » (2020) comprend des éléments de diagnostic sur la distribution urbaine (part importante du transport routier, impact négatif du transport occasionnel, etc.) et des propositions pour l'organisation de la logistique en ville, dans lesquelles Schaerbeek-Formation joue un rôle important en tant que pôle logistique trimodal. Les actions logistiques de ce plan ont été orientées par l'évaluation du Plan stratégique pour le transport de marchandises (2014).

2.3.1 Le plan

Figure 24 : Quelques chiffres-clés de la distribution urbaine



Source : Good Move, 2020

La partie 2.5 de Good move est consacrée à la distribution urbaine. Comme partout en Europe, la Région a vu le nombre de camions et de camionnettes de livraison fortement augmenter. L'évolution des chaînes logistiques et le développement du e-commerce ont transformé le secteur de la distribution. Le nombre de véhicules de transport de marchandises augmente et l'industrie se dirige de plus en plus vers des véhicules de petite taille (+33% entre 2005 et 2015 pour les camionnettes contre -5% pour les camions). Alors que le transport régulier est majoritairement bien planifié et organisé dans des véhicules bien remplis, le transport occasionnel, peu organisé, représente près de 45% des livraisons et génère environ 80% des trajets. Environ 90% du transport des marchandises est acheminé par la route.

Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif régional du PRDD est de réduire de 10% les distances parcourues par la route pour les livraisons entre 2016 et 2025.

Les trois points-clés pour un approvisionnement plus intelligent et plus propre sont :

- La réduction/optimisation des mouvements des marchandises dans/vers la ville :
    - Une meilleure efficacité (utilisation capacité véhicules)
    - Des véhicules mieux adaptés (par exemple vélo-cargo)
    - Une optimisation côté destinataires (entreprises, chantiers, particuliers)
- Un report modal vers voie d'eau / rail et dernier kilomètre avec véhicules plus propres
- Faciliter la vie des livreurs.

L'organisation de la distribution des marchandises se base sur différents types de sites/plateformes logistiques :

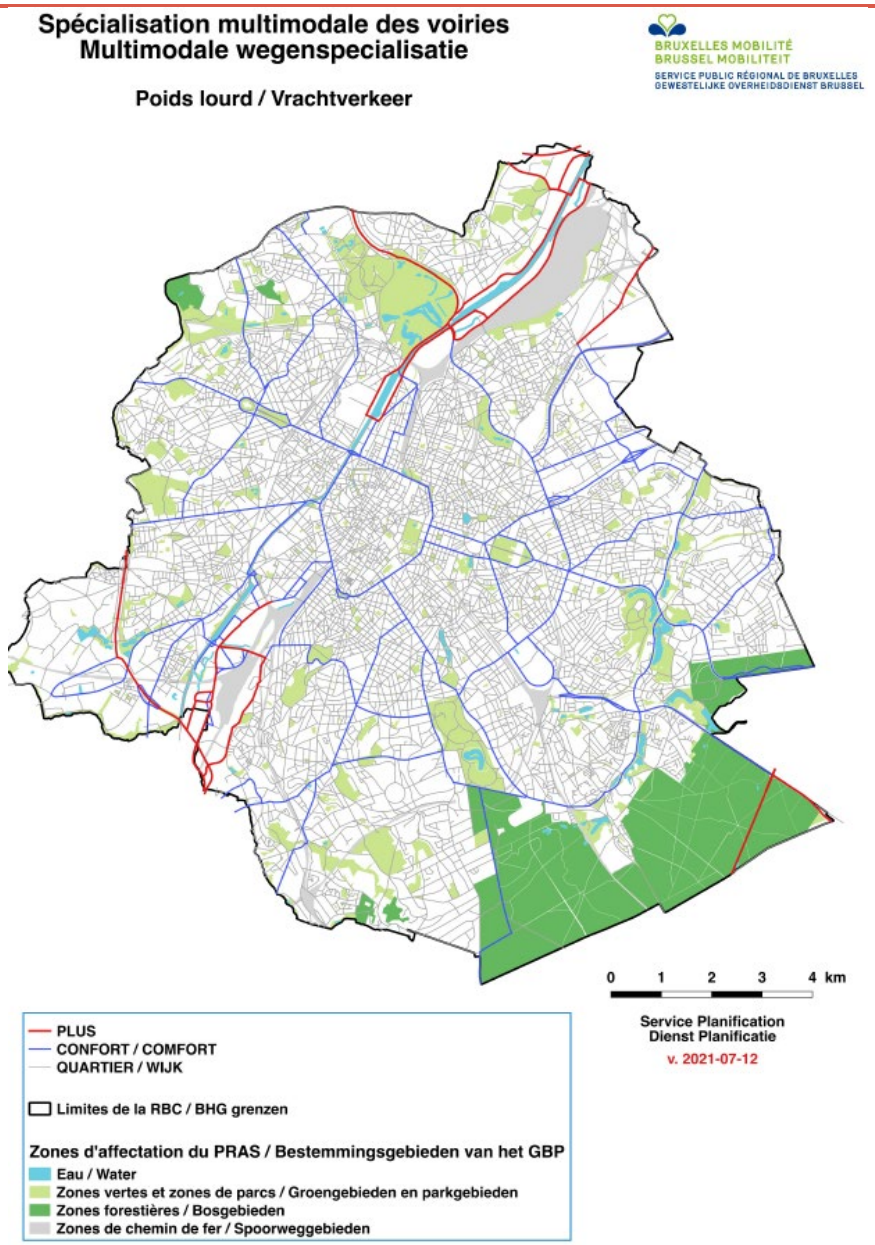
- Espaces logistiques à l'échelle des quartiers ;
- Entrepôts à différents endroits ;
- Plateformes à l'échelle de la zone métropolitaine (urbain/périphérique).

Dans ce cadre, **Schaerbeek-Formation** est considéré comme un site privilégié où favoriser les affectations logistiques (route, voie d'eau, chemin de fer). Cependant, il ne suffira pas à répondre à la diversité/quantité de flux de marchandises destinées à Bruxelles.

La Spécialisation Multimodale des Voiries, qui vise à offrir un réseau performant pour chaque mode comprend un **réseau viaire des Poids Lourd** en trois catégories :

- PLUS: assurer approvisionnement marchandises des principales ZIU et ZAPT
- CONFORT: canaliser la distribution urbaine au sein de la Région
- QUARTIER: toutes autres voiries accessibles aux poids lourds

FIGURE 25 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES – POIDS LOURDS



Source : Good Move, 2020

Dans son plan d'action, Good Move comprend plusieurs actions en lien avec la logistique et l'approvisionnement de la ville. Elles sont reprises ci-dessous, avec les mesures concrètes associées.

GOOD NEIGHBOURHOOD

A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

Garantir l'approvisionnement des différentes fonctions urbaines de proximité ;

Optimiser les livraisons à l'échelle des quartiers (y compris par l'e-commerce) ;

Réduire les impacts sur la circulation des modes actifs et transports publics et diminuer les nuisances.

GOOD NETWORK

B.7 Faciliter accès poids lourds vers les zones logistiques

Améliorer l'accès pour les véhicules lourds vers le pôle logistique/industriel nord (**Schaerbeek-Formation**), en créant des itinéraires dédiés et adaptés, avec une attention particulière pour la desserte des ZIU et ZEMU.

GOOD SERVICE

C.3 Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement

Soutenir et accompagner le développement de services liés à la pratique du vélo et autres moyens légers de déplacement, y compris pour le transport de marchandises.

C.12 Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux

Disposer des espaces pour organiser plus efficacement/proprement la logistique des biens et des services liée aux activités urbaines et réduire les flux routiers entrant dans la Région ;

Schaerbeek-Formation : développer comme pôle logistique trimodal pour RBC/aire métropolitaine.

GOOD CHOICE

D4–D5 : Moduler la tarification des déplacements à l'usage / évoluer vers sortie des moteurs thermiques

Réévaluer les tarifs de la taxe kilométrique poids lourds (Viapass) afin de décourager l'usage des véhicules les plus polluants.

D.8 Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes / livraisons

Généraliser la prise de conscience des organismes publics et des entreprises quant aux flux de marchandises générés (livraisons et marchandises exportées) et rationnaliser ces flux, par un accompagnement sur mesure, et ainsi maîtriser la demande de transport, en optimisant leurs processus d'achats, de commandes et de livraisons.

D.9 Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction

Intégrer la gestion logistique dans l'économie circulaire et favoriser de meilleures pratiques logistiques comme la consolidation des flux et une mutualisation des véhicules pour les livraisons afin de générer moins de nuisances sur les routes.

- Favoriser le réemploi des matériaux dans une logique d'économie circulaire (en questionnant la disponibilité d'espaces stockage pour matériaux de réemploi) ;
- Développer des outils de gestion logistique pour le secteur et des décideurs publics ;
- Soutenir projets logistiques dédiés à la construction ;
- Étudier l'opportunité de rendre obligatoire un plan logistique avec une analyse du recours à la voie d'eau pour l'approvisionnement / évacuation chantier.

GOOD PARTNER

E.6 Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine

Promouvoir et soutenir des entreprises de transport qui proposent des services adaptés au contexte urbain par un système incitatif reconnu.

2.3.2 État des lieux de la mise en œuvre

➔ *Sur la base d'informations fournies par Bruxelles Mobilité*

Immobilier logistique

La superficie de la logistique et du commerce de gros est sous pression en RBC, en partie parce qu'il n'y a pas de zones d'affectation spécifiquement définies. Même si la superficie totale n'a pas diminué ces dernières années (avec la réalisation de BPost), beaucoup d'espace a disparu dans le centre-ville et dans le quartier à forte densité de population. Le commerce de gros et la logistique sont repoussés à la périphérie de la région ou en dehors de celle-ci.

Les restrictions supplémentaires en matière de livraison (heures de livraison, stationnement...) s'avèrent difficiles à réglementer. Il est donc préférable de réduire la distance en prévoyant des zones de stockage à proximité des zones à approvisionner.

Le schéma spatial élaboré dans le plan de transport de marchandises (2014) et le PRDD, avec l'implantation des centres de distribution urbaine (CDU), a évolué dans Good Move pour permettre une plus grande flexibilité. En effet, il existe différents types d'espaces logistiques, allant des surfaces logistiques à grande échelle aux surfaces logistiques limitées dans les quartiers densément peuplés.

Le contrat de gestion actuel entre la RBC et Citydev (2021-2025) comprend explicitement un objectif d'implantation d'activités logistiques. Dans une ville comme Paris, il existe même une société publique (Sogaris : https://www.sogaris.fr/) qui se consacre exclusivement à la création d'espaces logistiques.

Transport logistique

Selon Bruxelles Mobilité, le transport routier de marchandises continuera à jouer un rôle important dans la logistique. La Zone à Émissions Limitées (ZEL) intègre le trafic de marchandises à partir de 2025. Actuellement, les camions paient dans le cadre de Viapass, la redevance kilométrique pour le transport lourd, qui est plus élevée si le camion est plus ancien. Les prochaines années montreront si cela conduit à une accélération du renouvellement de la flotte. Viapass permet également de visualiser la situation actuelle. Bruxelles Mobilité publie ces données dans son Observatoire Good Move.

Logistique vélo : il existe une prime pour les PME (qui s'appelle 'Prime Cairgo Bike') qui a été très bien utilisée (plus de 300 primes accordées). En 2024, elle devrait être intégrée aux aides à l'expansion économique afin de la rendre pérenne. Une assistance aux entreprises en matière de livraison de vélos est également fournie.

Pour l'instant, il n'y a pas de projet ou étude en cours à Bruxelles Mobilité concernant le transport logistique par le rail, mais Bruxelles Mobilité suit de près les développements (y compris le rétablissement de la connexion ferroviaire avec le Port de Bruxelles, voir infra). Actuellement en RBC, le rail n'est utilisé que par Audi Forest.

2.4 MASTERPLAN PORT

Le Masterplan « Horizon 2040 » du Port de Bruxelles (2019) analyse les grandes tendances dans des secteurs clés liés à l'activité du port et propose une vision sur les activités et aménagements du port sur base de 3 axes stratégiques : transition durable, connectivité logistique durable et intégration durable Port-Ville. Le site de Schaerbeek-Formation fait l'objet de propositions spécifiques, en tant que zone logistique « low emission ».

2.4.1 Le plan

Quelques tendances exogènes importantes qui jouent un rôle dans le secteur portuaire et logistique:

1. Évolution dans le secteur des conteneurs :
   - Potentiel très élevé à court et long terme
   - Agrandissement/optimisation terminal à conteneurs projet phare pour le Port
   - Expansion économique autour du terminal à conteneurs
   - Développer nouvelles capacités / expansion / agrandissement
2. Évolution du segment du marché du vrac liquide : l'avenir des combustibles fossiles et la transition énergétique :
   - Pas un secteur de croissance à long terme
   - Maintenir capacité de stockage
   - Investir en énergies renouvelables (énergie solaire, petites éoliennes ?)
3. Évolution des segments de marché liés au secteur de la construction :
   - Nombreux projets de construction à venir : acheminement des matériaux + rôle de facilitateur des échanges/activités
   - Stockage/distribution : soutien logistique via projet entreposage et transport de biens à haute valeur ajouté : Brussels Construction Consolidation Centre (BCCC ; voir infra)
   - Potentiel nouvelles technologies : impression 3D dans le Port, combiné avec espace de stockage
   - Réemploi matériaux : hub logistique stockage/transformation
   - Préfabrication : création et entreposage
4. Évolution au sein de la logistique métropolitaine :
   - Périurbanisation logistique
   - Transport de palettes par les voies navigables intérieures économiquement viable et volumes en hausse. Boissons et matériaux de construction sont identifiés comme marchés initiaux à cibler.
   - Implémenter centres de distributions, micro-hub (partagé), dépôts mobiles aux abords du port
   - Réconcilier massification transport maritime et atomisation distribution terrestre
5. Évolution dans le cadre de l'économie circulaire :
   - Se concentrer sur le développement de conditions de concession appropriées : mettre accent sur certains trafics
   - Favoriser cohabitation sur certains sites

6. Tendances en matière de relation Ville-port :
   - Interfaces ville-port
   - Valorisation domaine à l'intérieur et en lien avec écosystèmes économiques plus larges
   - Bâtiments logistiques
   - Usages flexibles des quais

Vision stratégique globale

Le « Corridor Canal » est considéré comme un corridor avec une concentration des infrastructures :

- Infrastructure de logistique urbaine ;
- Infrastructures mobilité douce : vélo-route Nord-Sud ;
- Infrastructures vertes : relais écologique avec interventions paysagères ponctuelles ;
- Infrastructure de loisirs : le plan d'eau peut être utilisé à des fins sportives et récréatives ;
- Infrastructure support de logistique par drone, etc.

3 axes stratégiques de développement sont définis pour la Région :

Axe 1 : Transition durable

- Économie circulaire
- Transition énergétique

Axe 2 : Connectivité logistique durable

- Régionale : logistique urbaine
- Interrégionale / internationale : relation avec ports maritimes / intégration dans les réseaux transeuropéens (RTE)

Axe 3 : Intégration urbaine durable

- Intégration des terrains et infrastructures portuaires dans le tissu urbain
- Loisirs, recréation et habitation

Au Nord de la Région, le territoire de **l'Avant-Port** avec ses extensions possibles sur le site de Schaerbeek-Formation est valorisé comme un pôle portuaire, logistique et productif à l'échelle de la métropole. Sa vocation régionale (voir suprarégionale) est affirmée et des actions à mener en découlent : rationalisation des concessions existantes et extensions du domaine portuaire, territoire démonstrateur de la logistique portuaire et métropolitaine intégré à des zones d'activités économiques réinventées, trimodalité eau-fer-route, intégration des enjeux paysagers, etc.

Opérationnalisation de la vision à court, moyen et long terme

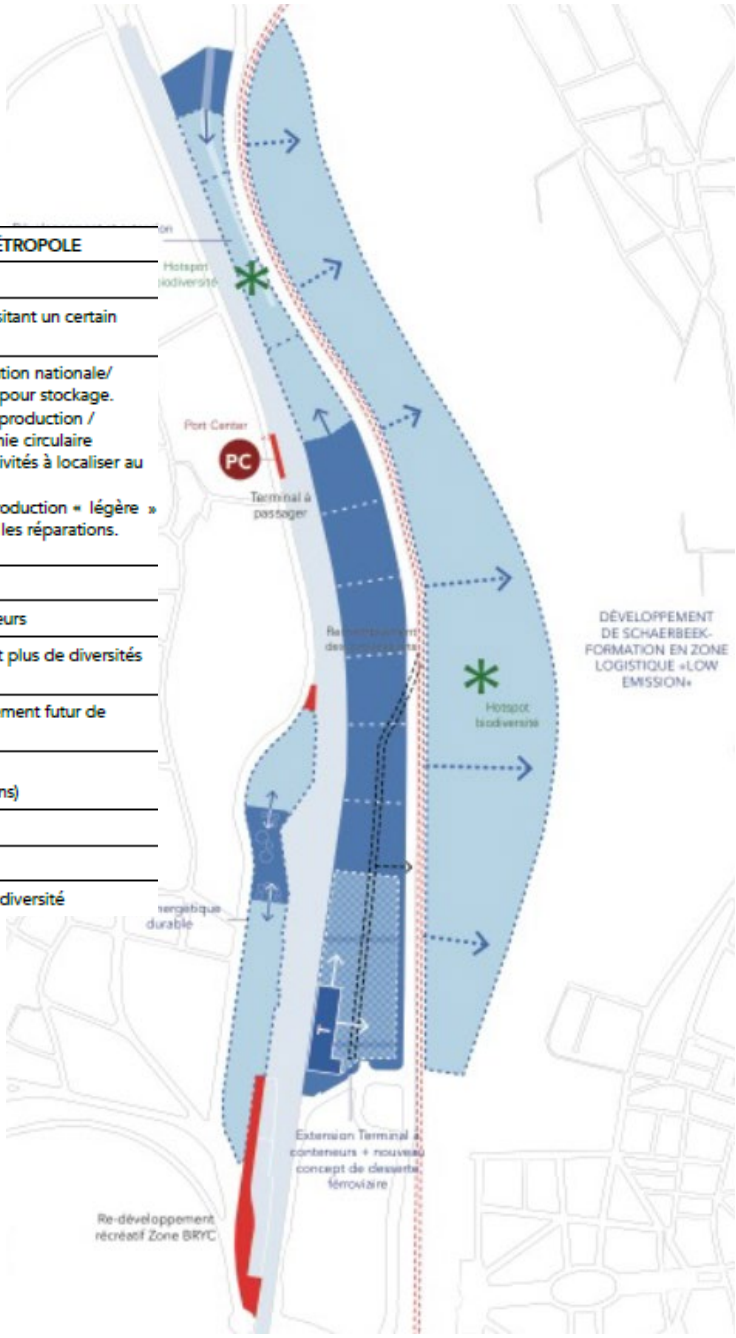
Pour la zone **Avant-Port** un plan d'optimalisation intégrée des terrains est proposé :

- Rive Droite : extension, acquisition, remembrement, développement, valorisation, équipements quais. Maintien desserte routière (av. de Vilvorde) ;
- Rive Gauche : Remembrement, optimalisation, développement, renforcement zone BRYC réseau récréatif ;

- Extension terminal à conteneurs et nouveau concept de desserte ferroviaire ;
- Extension Schaerbeek-Formation en zone logistique “low émission” : 20 ha pour une zone logistique multimodale et deuxième extension de 14 ha jouxtant la première zone ;
- Développement “Pole Energétique Durable” : stratégie autour des infrastructures du terminal distribution produits pétroliers.

FIGURE 26 : TABLEAU ET CARTE RÉCAPITULATIFS DU TERRITOIRE DE LA RIVE DROITE DE L’AVANT-PORT

AVANT-PORT	UN PORT LOGISTIQUE AU SERVICE DE LA MÉTROPOLE
Rive droite	
Thématisation économique	Un port utilitaire accueillant des activités nécessitant un certain éloignement par rapport au tissu urbain
Exemple d’activités	Activités de logistique à valeur ajoutée (distribution nationale/ internationale) nécessitant de grandes espaces pour stockage. Activités de production p.ex. assemblage post-production / imprimantes 3D (secteur construction) / économie circulaire (nécessitant de plus grands espaces que les activités à localiser au bassin Vergote). Activités de logistique à valeur ajoutée et de production « légère » tels que l’assemblage, le reconditionnement et les réparations. Génération/production d’énergie verte.
Paramètres	Prise en compte des activités déjà présentes
	Utilisation de la voie d’eau + terminal à conteneurs
	Environnement urbain non habité et permettant plus de diversités en termes d’activités
	Prise en compte des articulations au développement futur de Schaerbeek-Formation
	Développement d’une « Local Energy Community » (vers de la basse ou zéro émissions)
	Articulation avec la démarche BUDA+
Aspects urbanistiques	Activités compatibles avec la ZAPT
	Articulation au BKP > création d’un hotspot biodiversité



Source : Masterplan 2040 du Port, 2019

2.4.2 État des lieux de la mise en œuvre

➔ *Principalement basé sur les informations du Port de Bruxelles*

Le contrat de gestion 2021-2025 entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles énumère les engagements des parties et les mesures concrètes à mettre en œuvre : https://port.brussels/sites/default/files/2021-11/cdg_bc_2021_2025_1.pdf

Emploi

Pour les chiffres généraux, voir la première partie de cette étude.

Les activités logistiques à haute valeur ajoutée sont particulièrement créatrices d'emplois. Van Moer parle de 200 emplois pour le terminal à conteneurs à terme.

Problème : En raison de la pénurie de main-d'œuvre, de nombreuses entreprises éprouvent des difficultés à pourvoir leurs postes vacants. Souvent, il n'y a pas assez de candidats et/ou les compétences des candidats ne sont pas adaptées.

Questions des entreprises/secteurs

L'espace pour la logistique est limité (<1 % de la RBC). Il y a un **manque de sites portuaires** et une forte pression urbaine où la fonction logistique est faible par rapport à d'autres fonctions. De ce fait, la demande dépasse l'offre et le Port peut être très sélectif dans le choix des entreprises.

Le Port souligne l'importance de l'accessibilité routière aux zones logistiques (Avenue de Vilvorde, Avenue du Port, Avenue Van Praet, Boulevard Industriel…).

Les opérateurs économiques sont très demandeurs de tout ce qui a trait à l'énergie renouvelable : carburants, infrastructures de recharge électrique, alimentation à quai pour les bateaux…

Concessions

Sur l'ensemble de la Région, le Port de Bruxelles possède 104 hectares de terrain le long du Canal (sur un total de 138 hectares zonés « zones d'activités portuaires et de transport » dans le plan régional d'affectation du sol). Les concessions sont généralement accordées pour une durée de 20 à 25 ans. Le Port est en train de retravailler/élargir/affiner les critères d'attribution des concessions ci-dessous. Les adaptations seront introduits progressivement :

- Solidité économique et financière
- Utilisation de la voie d'eau
- Flux de marchandises intra-urbains (part de la distribution urbaine)
- Contribution à la transition économique (le Port de Bruxelles va plus loin que les autres ports)
- Clauses relatives aux labels de neutralité carbone
- Plan d'action pour la décarbonisation des activités
- Circularité

- Le Port a conclu un contrat-cadre avec un expert en climatologie qui guide les entreprises dans l'obtention de ces labels.
- Critères environnementaux : réutilisation de l'eau, durabilité...

L'emploi est un critère lors de la sélection des candidats pour les concessions. Bien que ce point soit communiqué à titre indicatif dans le contrat de concession, il ne fait pas l'objet d'un suivi. Le Port envisage d'en faire un critère contractuel supplémentaire pour les futures concessions.

Le Port de Bruxelles dans le contexte métropolitain

Le transport par voie d'eau concerne par définition des marchandises de faible valeur. En ce sens, il n'y a pas de concurrence avec le trafic aérien (Brucargo), car ce dernier travaille avec des marchandises de grande valeur. Mais il y a une concurrence entre l'eau et la route.

Le Port vise à développer les flux régionaux de marchandises (RBC).

Il n'y a que peu de concertation avec les plateformes logistiques comme Cargovil à Vilvorde.

Utilisation potentielle de la voie d'eau à Bruxelles

Pour le Port, cela peut avoir du sens si un réseau de points de transbordement est développé.

- Par exemple, l'entreprise de logistique Shipit (qui exploite actuellement le Brussels Construction Consolidation Center ; plus d'informations dans le chapitre suivant) exploite deux sites (Vergote et Biestebroek) ;
- Également utiliser le terminal à conteneurs dans cette fonction ;
- Van Moer collabore avec Ziegler et Shipit pour une combinaison bateau/vélos-cargos ;
- Cargobike a aussi du potentiel à partir de l'avant-Port.

Il est important de noter que cela nécessite une rotation fréquente des bateaux, qui peuvent être utilisés pour transporter des volumes (comme une tournée de lait). Des négociations sont en cours avec Shipit pour l'organisation d'un tel système.

Selon ARP, il n'est pas possible de transporter les déchets (organiques) par voie d'eau depuis la ville jusqu'à l'incinérateur ou jusqu'à une future unité de biométhanisation. ARP dit avoir étudié cette option, mais la distance semble trop faible et le coût supplémentaire d'un double transbordement, à la fois en termes d'infrastructure et de temps, semble trop important pour être efficace. Par contre, d'autres villes européennes utiliseraient des systèmes de ce type.

Avant-port rive droite

L'objectif du Port est de réduire la fragmentation et d'arriver à des unités plus cohérentes. Ce travail se fait progressivement, au fur et à mesure des opportunités qui se présentent (généralement lors du renouvellement des concessions). La Figure 27 donne un aperçu de la réorganisation des concessions au cours des dernières années[13].

[13] Le Port n'a pas communiqué de liste complète de la durée des concessions actuelles.

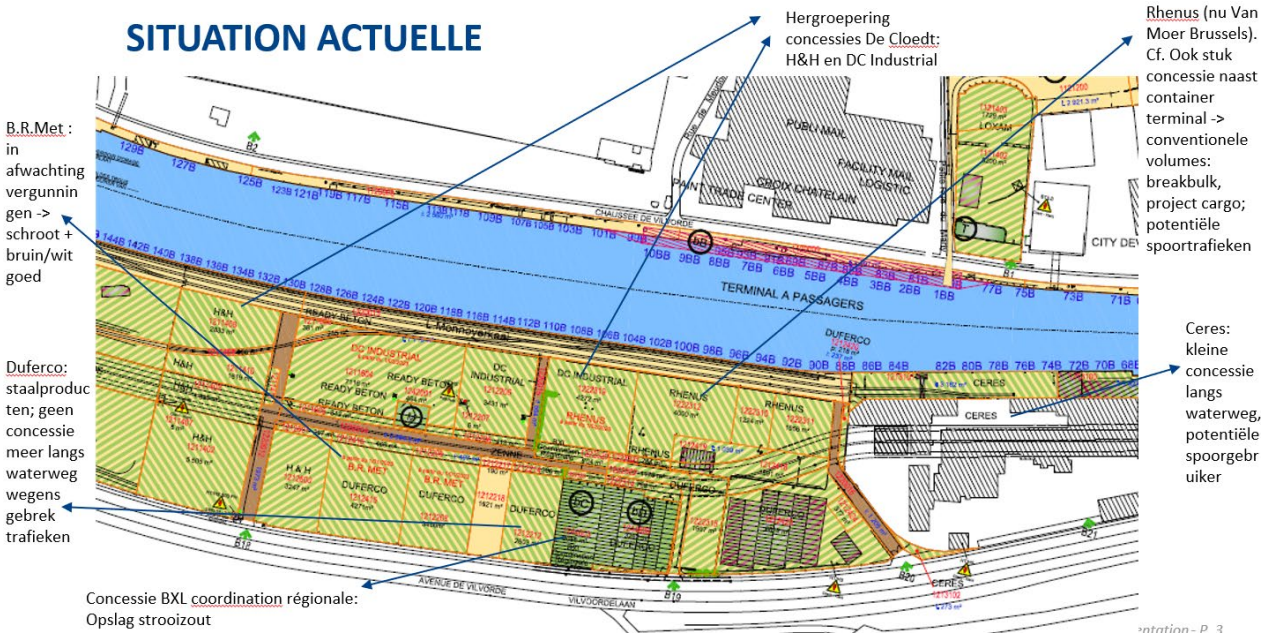
Hormis un bâtiment de BPost sur la rive droite (à ne pas confondre avec le grand centre de tri postal sur la rive gauche), dont la concession expire cette année (un nouvel appel à projet est en cours), il n'y a pas beaucoup de concessions qui doivent être renouvelées prochainement.

En outre, il est également prévu d'acquérir des terrains supplémentaires. Par exemple, l'ancien site d'Exxon a été acquis (anciennement Comet, où le projet GGR metal recycling est actuellement développé). Le Port est également intéressé par l'acquisition de terrains supplémentaires dans la zone située au nord de la station d'épuration. La structure et le fonctionnement actuels ne sont pas optimaux, bien que cette zone dispose d'un grand potentiel. La localisation de cette zone, à la frontière entre Bruxelles et la Flandre, complique la situation.

En outre, il est important d'accorder aux grands utilisateurs de la voie navigable (par exemple De Cloedt, Minera) une longueur de quai maximale. Les entreprises qui sont moins liées à l'eau sont plus susceptibles d'être situées le long de l'avenue de Vilvorde (par exemple Duferco) ;

Le développement de Schaerbeek-Formation et l'expansion du terminal à conteneurs sont abordés dans le chapitre suivant.

FIGURE 27 : CARTE MONTRANT LES REGROUPEMENTS RÉCENTS DE CONCESSIONS PORTUAIRES SUR LA RIVE DROITE DE L'AVANT-PORT



Source : Port de Bruxelles

2.5 RÉSUMÉ DES OPTIONS DES PLANS LIÉES AU SITE DE SCHAERBEEK-FORMATION

Plusieurs plans stratégiques ambitieux font appel à la zone de Schaerbeek-Formation pour concrétiser leur vision. Voici un résumé des revendications économiques pour le développement futur :

Plan Canal

Pas de recommandations spécifiques concernant Schaerbeek-Formation, mais bien des recommandations générales : porter un même niveau d'exigence et d'attention sur tout ce territoire, rationaliser l'usage du foncier, permettre le maintien en ville d'activités productives en créant les conditions pour leur compatibilité avec d'autres fonctions, organiser un cadre de vie attractif.

Shifting Economy

La stratégie de transition économique de la Région de Bruxelles-Capitale définit un ensemble de mesures pour une évolution progressive des activités économiques et fait un focus sur plusieurs secteurs stratégiques, dans lesquels Schaerbeek-Formation peut jouer un rôle important :

- Activités productives : une approche transversale est importante en vue de déterminer les secteurs et entreprises prioritaires à accueillir sur Schaerbeek-Formation, la relocalisation éventuelle des chaînes de production et la stimulation de l'innovation.
- Logistique : l'enjeu est la mise en œuvre d'un écosystème de logistique intelligente permettant le développement d'une production locale et l'accès aux ressources. Dans ce cadre, des pôles logistiques sont à développer, permettant de réduire les flux routiers.
- Construction : développer des infrastructures de logistique urbaine pour l'approvisionnement en matériaux neufs et pour le reconditionnement/stockage des matériaux de réemploi.
- Agro-alimentaire: il s'agit de requalifier le système alimentaire, de la production à la consommation. Le développement d'un maillage avec des hubs logistiques est indispensable dans ce cadre.
- Économie circulaire : Schaerbeek-Formation est une des zones où des actions spécifiques peuvent se développer. Entre déchet et ressource il y a une phase de prétraitement, qui peut causer des nuisances, et pour laquelle il faut de l'espace disponible.

Good move

Compte tenu des nuisances causées par la distribution urbaine et la pression sur les espaces dédiés à la logistique en ville, le plan prévoit des mesures pour une meilleure organisation de la logistique. En tant que pôle logistique trimodal, Schaerbeek-Formation joue un rôle important là-dedans. En outre, le plan définit le réseau viaire des Poids Lourds.

Masterplan « Horizon 2040 » du Port de Bruxelles

Propose une vision sur les activités et aménagements du Port. Le territoire de l'avant-Port avec son extension sur le site de Schaerbeek-Formation est valorisé comme un pôle portuaire, logistique et productif accueillant des activités nécessitant un certain éloignement par rapport au tissu urbain. Sa vocation régionale (voire suprarégionale) est affirmée et les actions à mener en découlent : rationalisation des concessions existantes et extensions du domaine portuaire, territoire démonstrateur de la logistique portuaire et métropolitaine intégré à des zones d'activités économiques réinventées, trimodalité eau-fer-route, intégration des enjeux paysagers, etc. Le site de Schaerbeek-Formation fait l'objet de propositions spécifiques, en tant que zone logistique « low emission ». Le Port souligne l'importance de l'accessibilité routière à la zone.

3. PROJETS ET ENJEUX ÉCONOMIQUES ET LOGISTIQUE POUR SCHAERBEEK-FORMATION

Après avoir passé en revue les cadres politiques pertinents, ce chapitre examine les projets et les idées qui sont ressortis des différents entretiens et qui ont un lien direct avec la zone 4 (zone de développement FIF-SNCB). Lorsque cela s'avère utile, ils sont introduits par des tendances générales ou des chiffres clés.

Comme décrit dans le premier chapitre, Schaerbeek-Formation est entouré de terrains avec des activités productives et logistiques et des services publics liés au « métabolisme urbain » (station d'épuration, incinérateur, projet d'unité de biométhanisation, etc.). Les choix programmatiques et l'aménagement de la zone à développer peuvent favoriser les interactions et les synergies entre les nouvelles activités et celles qui les entourent, tant en termes économiques (complémentarité des fonctions, clusters) qu'en termes de circularité et d'énergie (réutilisation de la chaleur et/ou des déchets d'une activité par une autre, énergies renouvelables partagées, etc.)

Ce chapitre est structuré selon les trois thèmes qui reviennent fréquemment dans l'analyse du site de Schaerbeek-Formation : **l'économie productive, la logistique et le métabolisme urbain**.

La section économique (§ 3.1) examine les secteurs de Shifting Economy qui ont été le plus souvent cités comme présentant un intérêt pour le site. La logistique (§ 3.2) traite à la fois de l'infrastructure logistique et de l'accès multimodal à la zone. La section sur le métabolisme (§ 3.3) aborde certains flux inhérents à la vie urbaine : l'énergie, les déchets/le recyclage, les transports publics et l'eau. Il ne s'agit pas d'un aperçu exhaustif, mais d'une liste limitée aux infrastructures et aux équipements déjà en place ou en cours de planification.

À la fin du chapitre, toutes les visions, intentions et projets susceptibles d'être pertinents pour la suite du processus sont rassemblés sur des cartes, accompagnées à chaque fois d'un tableau contenant davantage d'informations sur chaque projet.

3.1 PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE

Dans un contexte de suburbanisation de l'économie productive tel que décrit dans le premier chapitre, la zone de réserve foncière de Schaerbeek-Formation est un atout stratégique important pour la Région. Cependant, plusieurs interlocuteurs, tant Citydev que le Port, ont souligné l'importance de garder plusieurs options ouvertes à ce stade de l'élaboration de la vision. Il est important de rester flexible et de ne pas s'enfermer dans un seul scénario. Les récentes ondes de choc mondiales, telles que la pandémie de grippe aviaire et la crise énergétique, montrent que le contexte et donc la demande peuvent évoluer rapidement.

Pour Citydev, l'ambition de l'Europe de reprendre en main une partie de l'industrie pourrait être un potentiel pour Bruxelles. Par exemple, il serait possible de créer un pôle « santé et sciences » consacré à la pharmacie et à la chimie. La chimie est historiquement ancrée dans cette zone avec Solvay. Le déménagement annoncé de Solvay à Haren (juste en dehors du périmètre d'étude) pourrait créer de nouvelles opportunités pour le développement d'activités économiques sur la rive gauche.

Les critères et caractéristiques suivants pour la mise en place de nouvelles activités ont été évoqués lors des différents entretiens :

- Activités bénéficiant de la situation unique : accessibilité multimodale et donc importance des activités logistiques, mais aussi proximité de la ville et circularité ;
- Valeur ajoutée directe/lien avec la ville ;
- Importance des activités productives, dans un ensemble de secteurs différents ;
- Importance des synergies entre les différents acteurs pour créer un écosystème économique ;
- Importance de l'innovation, de la nouvelle économie (avec intégration potentielle des centres de connaissance et de la R&D) ;
- L'importance des grands acteurs pour inciter les petites entreprises à travailler ensemble au sein d'un cluster ;
- L'espace pour les bureaux doit être limité à une fonction connexe aux activités productives ;
- Emploi local : sur ses sites, Citydev engage les utilisateurs à fournir une densité d'emploi de 50 ETP/ha pour les activités productives[14]. En outre, les entreprises doivent s'engager à publier les offres d'emploi sur les canaux bruxellois (Actiris) ;
- Rentabilité des entreprises ;
- Entreprises contribuant à la transition économique (Shifting Economy) : critères environnementaux, sociaux et d'emploi ;
- Créer une connexion entre l'activité, l'évolution vers une économie plus circulaire, la remise à ciel ouvert de la Senne et le paysage.

Une fois que les modalités et le calendrier du développement de Schaerbeek-Formation seront plus clairs, hub.brussels, entre autres, souligne l'importance de s'engager avec les différents acteurs économiques, tels que les organisations professionnelles, les centres de recherche, les entreprises industrielles et autres. Hub demande qu'ils soient considérés dès le départ comme des partenaires importants dans le développement concret de cette zone.

Plusieurs acteurs mettent en garde contre les effets pervers de la logique actuelle de concurrence interrégionale sur un développement spatial équilibré de la Région bruxelloise. Les entreprises ressentent les effets de cette concurrence dans des domaines tels que la fiscalité, la mobilité et les procédures d'autorisation. Cela a donc des conséquences sur le choix du lieu d'implantation des entreprises.

3.1.1 Activités productives

Aujourd'hui, par le biais de Citydev, la Région bruxelloise reçoit plus de demandes d'implantation d'entreprises qu'elle n'en a d'offres, notamment pour des unités plus grandes allant jusqu'à 1 à 2 ha[15]. En raison de ce manque d'offre, Citydev ne se profile pas sur ce segment. Le site de Schaerbeek-Formation dispose donc d'un potentiel unique pour attirer des activités industrielles plus importantes.

[14] 75 ETP/ha pour les bureaux et la production immatérielle

[15] Typologie utilisée par Citydev : TPE : 125-250 m² ; PME : 250-500 m² ; MGE : 500-2 000 m²

Citydev conseille de ne pas attirer un très grand acteur pour reprendre l'ensemble ou une grande partie du site, à moins qu'une véritable opportunité ne se présente, pour l'emploi bruxellois par exemple. En effet, cela rendrait la Région vulnérable si cette entreprise décidait de se délocaliser. Il semble plus intéressant pour Citydev de construire un écosystème mixte d'entreprises, de tailles et de secteurs différents.

Les demandes d'implantation des entreprises à Bruxelles sont très hétérogènes. Les acteurs interrogés ont principalement cité les secteurs suivants comme secteurs potentiels à implanter sur les sites vacants pour le développement économique : la production, l'alimentation, la construction, la distribution et l'économie circulaire. Ces secteurs sont donc examinés plus loin.

Citydev préconise que le futur projet de développement soit conçu comme un projet « global » pour créer une structure logique, exemplaire, modulaire et multifonctionnelle où la cohérence architecturale sera recherchée le long de l'avenue de Vilvorde. Elle souhaite également pouvoir fournir de l'espace pour quelques parcelles avec des activités logistiques et/ou des entreprises qui peuvent développer leur propre bâtiment adapté. En matière de mobilité, elle pense également à une organisation commune et prospective : parking général en hauteur, quais de chargement et de déchargement communs, vélos (cargos)...

3.1.2 Secteur alimentaire

Le secteur agroalimentaire est essentiel pour la ville. Comme indiqué, il est très actif et dynamique à Bruxelles. Bien que de nombreuses entreprises soient historiquement ancrées dans le tissu urbain, elles représentent également une part importante des nouvelles demandes d'implantation à Citydev. Elles concernent à la fois la logistique et la transformation des aliments. Le lien avec l'agriculture urbaine est également devenu plus important ces dernières années. En outre, il s'agit d'un secteur important en termes d'exportations depuis Bruxelles.

Compte tenu du contexte économique décrit dans le premier chapitre, le dernier contrat de gestion de Citydev (pour la période 2021-2025[16]) prévoit de planifier les activités logistiques dans le cadre de projets. Citydev étudie actuellement la meilleure façon d'y parvenir, par exemple par le biais d'un projet pilote de pôle agroalimentaire, tel qu'envisagé dans la stratégie régionale Good Food (voir plus haut). Sur le site de Schaerbeek, un pôle similaire pourrait voir le jour à l'avenir.

En ce qui concerne MABRU-CEFL :

- La zone avec MABRU et CEFL fait office de pôle alimentaire pour la ville. La question se pose du potentiel de son intégration dans la vision Good Food pour une alimentation la plus durable possible. Une synergie éventuelle avec les nouveaux développements à Schaerbeek-Formation peut également être examinée.
- Le Contrat de rénovation urbaine (CRU) 8, élaboré en 2023, comprend le site MABRU-CEFL. Les périmètres de Schaerbeek-Formation et celui de CRU8 se chevauchent donc dans cette zone. Même si les horizons temporels sont différents, une bonne coordination entre les deux processus est importante.
- Un déménagement de MABRU et CEFL sur le site de Schaerbeek-Formation a été envisagé dans le Schéma directeur de 2013. Encore en 2013, avec le changement d'affectation en ZEMU,

[16] https://www.citydev.brussels/fr/contrat-de-gestion

les fonctions pouvant être implantées sur le site ont évolué. En 2016, la concession actuelle avec la Ville de Bruxelles a été prolongée jusqu'en 2042.

- **Discussion :**
  - > Depuis le changement d'affectation en ZEMU, la question se pose si une densification, avec un mélange d'activités productives et logements, est possible et souhaitable.
  - > MABRU/CEFL estiment que, bien qu'elles le souhaiteraient, elles n'ont pratiquement aucune possibilité d'expansion sur le site actuel. En effet, l'expansion de leurs activités ne peut plus se faire au détriment des places de stationnement pour les clients. Travailler avec d'autres typologies de bâtiments, par exemple en double hauteur, ne leur semble pas réaliste pour leurs activités.
  - > MABRU et CEFL ont clairement indiqué qu'ils souhaitent rester sur leur site actuel. Ils rappellent qu'ils ont récemment réalisé des investissements importants (nouveaux bâtiments, transformations, panneaux solaires...), avec des périodes d'amortissement jusqu'à la fin de la concession. En outre, ils craignent de perdre des opérateurs (qui se délocaliseraient en dehors de la Région), de faire l'objet de poursuites judiciaires et de perdre des clients. À long terme (après 2042), un déménagement pourrait être envisagé pour MABRU/CEFL, moyennant la disponibilité d'une superficie suffisante, une bonne accessibilité multimodale et la disponibilité des moyens financiers à investir dans des nouvelles installations.
  - > Est-ce qu'une remise à ciel ouvert de la Senne, telle qu'elle est prévue plus au nord, serait envisageable ? Bruxelles Environnement est particulièrement réticent, compte tenu de la pollution du sol et de la profondeur de la Senne. Elle estime que le coût de ces travaux est très élevé.

3.1.3 Secteur de la construction

Le secteur de la construction a un impact logistique majeur sur la ville, puisqu'il représente 33 à 50 % des camionnettes[17] et 20 % des poids lourds. Il s'agit de 4 000 camions par jour.

Pour réduire l'impact, Embuild (anciennement Confédération de la Construction) et Buildwise (anciennement CSTC) ont lancé un projet visant à optimiser la logistique des grands chantiers de construction grâce aux conseils d'un conseiller en logistique et en sécurité routière. Comme le canal traverse Bruxelles de part en part, une grande partie des chantiers de construction se trouvent à moins de 5 km du canal.

La tâche du secteur de la construction pour les prochaines années est très importante : selon Renolution, le rythme de la rénovation urbaine doit être multiplié par 3 (actuellement 1 % de rénovation par an) pour atteindre les objectifs de neutralité en matière d'émissions de CO_2. Le secteur étant en constante évolution (matériaux, techniques, performance énergétique, etc.), il n'est pas facile de planifier ou de prévoir le long terme pour les chantiers de construction. Il est donc difficile pour un entrepreneur de prévoir plusieurs années à l'avance les flux dont il aura besoin.

Il est important de combiner au mieux les aspects économiques et environnementaux. Pour éviter les bateaux vides, par exemple, tant l'approvisionnement que le déchargement par la voie d'eau doivent être organisés. Par exemple, les bateaux qui apportent le sable dans la ville reprennent les déchets hors de la ville pour les recycler. Aujourd'hui, environ 1/4 des volumes transportés par voie d'eau sont déjà des déchets de construction (terre, gravats, ferraille...).

Projet pilote : Brussels Construction Consolidation Centre (*www.bccc.brussels*)

Le BCCC est un projet pilote d'une plateforme logistique établie en 2018 pour améliorer la fiabilité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement des chantiers. Il s'agit d'un nouvel acteur du secteur logistique situé dans la chaîne entre les fournisseurs (négociants et fabricants) et les chantiers.

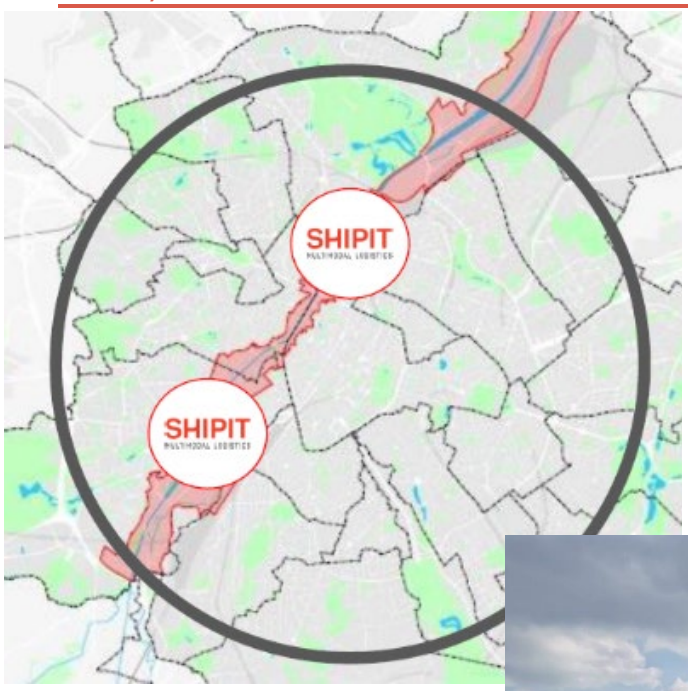
Le BCCC propose une mise en commun des matériaux de construction (consolidation), que les chantiers bruxellois peuvent utiliser. Plusieurs chantiers de taille et de type différents, ainsi que des plateformes physiques et numériques pour la consolidation des flux de matériaux, constituent l'environnement de test pour les méthodes d'approvisionnement consolidé.

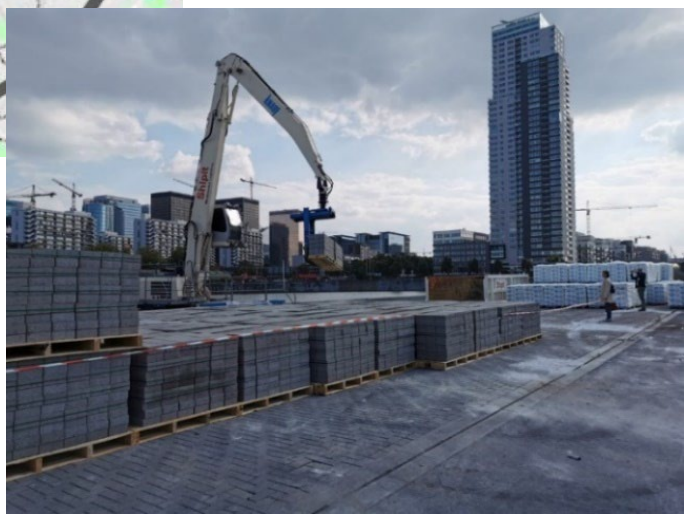
Le projet BCCC est soutenu par cinq partenaires : Shipit (opérateur logistique multimodal), Buildwise, MOBI (groupe de recherche de la VUB sur la mobilité et la logistique urbaine), Urbantz (solutions logistiques en nuage) et CBB-H (Confédération de la Construction Bruxelles-Capitale). Il est situé au bassin Vergote. Une deuxième plate-forme au sud (Quai de Biestebroeck) est en préparation. 70 % de la population bruxelloise et des chantiers de construction se trouvent à moins de 5 km de l'une des plate-formes.

Un bateau remplace environ 50 camions. Des recherches menées par la VUB, l'un des partenaires du projet, montrent que les coûts sociaux (pollution de l'air, CO_2, congestion...) sont inférieurs de 60 % à ceux du transport routier (étude Mommaerts & Brusselaers, 2022). En 2022, plus de 1 000 camions en moins ont circulé grâce au projet, soit une fraction du nombre total de camions liés à la construction.

[17] Enquête fait par le VUB dans les centres de contrôle

FIGURE 28 : IMPLANTATIONS DE SHIPIT (OPÉRATEUR LOGISTIQUE DU BCCC) À BRUXELLES





Bron Shipit

Bron: bccc.brussels

3.2 LOGISTIQUE

3.2.1 Distribution urbaine

Tant à Bruxelles que dans d'autres villes, de nombreux projets de distribution urbaine ont été mis en place ces dernières années afin de réduire les nuisances dans le centre-ville. La Région bruxelloise a participé il y a plusieurs années au projet européen LaMiLo (logistique du dernier kilomètre), qui consistait à approvisionner des magasins dans le centre-ville par l'intermédiaire d'un hub. Le projet a ensuite été poursuivi sous une forme différente par les partenaires commerciaux impliqués.

Le potentiel de distribution par vélos est également élevé : 25 % de toutes les marchandises et 50 % des marchandises légères peuvent être livrées par vélo-cargo. De nombreuses entreprises sont donc actives dans ce domaine. Parmi les projets en cours, citons

- Concernant la logistique des marchandises à vélo :
    - le projet Cairgo bike : Bruxelles Mobilité coordonne le programme Cairgo Bike, qui vise notamment à convaincre et à aider les professionnels à utiliser régulièrement un vélo-cargo pour transporter des marchandises.
    - Le projet SortCut : court-circuitage de la logistique du commerce électronique (Urbike) a reçu une prime de Be Circular pour la création du premier centre de tri pour petits colis et la création d'un micro-hub et d'un macro-hub (1 000-1 5000 m²).
    - Distribution B2C avec livraison par camionnette et vélo-cargo (par ex. Delhaize
- L'opérateur Shipit, dont il a été question plus haut, a un projet de bateau de tri de colis (combiné à des vélos-cargos) pour la distribution par voie d'eau.

3.2.2 Accès multimodal Schaerbeek-Formation

Le désenclavement de Schaerbeek-formation est un défi majeur, que ce soit par la route, l'eau ou le rail. Ces défis ont été examinés dans le cadre de l'étude sur la mobilité interrégionale de 2023. Voici déjà quelques points d'intérêt qui ont été soulevés lors des discussions avec les acteurs.

Route

Malgré les ambitions de transfert modal, Bruxelles Mobilité, le Port de Bruxelles et Citydev indiquent qu'un bon accès routier restera crucial à l'avenir. La proposition élaborée dans le Schéma directeur de 2013 d'une « route industrielle », via l'avenue de la Woluwe en direction du Ring, ne semble pas réaliste aux yeux des différents acteurs, tant en termes de coût que d'espace (la connexion à l'avenue de la Woluwe était prévue sur le site où se trouve aujourd'hui la prison de Haren). Cependant, une alternative performante semble indispensable au bon fonctionnement de cette zone.

Le réseau pour le trafic de marchandises tel qu'il est envisagé dans Good Move devrait assurer l'accessibilité et l'approvisionnement des zones économiques au Nord. L'avenue de Vilvorde et son lien avec le R0 jouent un rôle crucial à cet égard. La connexion via le pont de Buda n'est pas optimale à cet égard. La question est de savoir dans quelle mesure les temps d'attente devant un pont levé sont

problématiques pour le trafic de marchandises. Actuellement, BM surveille également l'impact de la fermeture du pont de Buda sur le trafic dans la zone nord du canal.

L'étude de mobilité interrégionale mentionnée plus haut examine plusieurs alternatives pour l'accès au réseau de voirie supérieur (Buda-Avenue de Tyras, chaussée de Buda…). Les plans flamands, tels que les « Travaux sur le Ring » et le réaménagement de la Schaarbeeklei (de 2 x 2 à 2 x 1 voies) sont inclus. Dans ce contexte, l'(in)dépendance stratégique de la Région bruxelloise en matière d'accès aux autoroutes est un enjeu.

Discussion : par l'intermédiaire de la Communauté portuaire bruxelloise (RBC/CPB), les entreprises de la zone nord du canal ont exprimé leurs préoccupations quant à l'accessibilité routière des zones économiques.[18] Pour eux, la mobilité, tant de leurs travailleurs que de leurs marchandises, est l'une des conditions préalables les plus importantes pour déterminer leur implantation. La politique de mobilité actuelle de Bruxelles leur fait craindre pour leur avenir dans cette zone.

La connexion au centre-ville depuis la zone nord est également importante. Par exemple, MABRU fait savoir que plusieurs grossistes ne livrent plus au centre-ville mais demandent à leurs clients de venir eux-mêmes au marché matinal.

Discussion : les avis sont partagés quant au potentiel de développement de la cyclo-logistique pour les livraisons en ville. Pour Bruxelles Mobilité, la longue distance jusqu'aux quartiers densément peuplés de la ville semble être un obstacle à l'utilisation généralisée des vélos-cargos électriques vers et depuis Schaerbeek-Formation.

Eau

Pour que le transport de marchandises par voie d'eau soit rentable, deux types de distances sont importants :

- La distance avant et après le transport : ces distances doivent être aussi faibles que possible, voire égales à 0 si le transbordement a lieu directement sur le site final.
- La distance de transport par bateau : plus elle est longue, plus elle est rentable et plus il est avantageux de consolider sur la voie d'eau.

D'Anvers au pont Van Praet, le canal est un canal maritime (appelé « avant-Port » à Bruxelles), qui peut accueillir des bateaux jusqu'à 4 500 tonnes. Au sud du pont Van Praet, le canal est une voie navigable de « classe IV , pour les bateaux jusqu'à 1 350 tonnes. La hauteur des ponts permet d'empiler les conteneurs jusqu'à deux couches.

Le canal n'est pas saturé ; en effet, il peut accueillir trois fois plus de navires qu'aujourd'hui. Le problème, ce sont les quais, car ils ne sont pas disponibles partout de la même manière. La construction de quais supplémentaires est donc une priorité pour le Port.

La voie d'eau n'est pas utilisée par MABRU/CEFL. Selon le Port, le transport des fruits et légumes par la voie d'eau est difficile car trop lent et guère rentable. La seule option qui peut être étudiée est le transport sur des distances plus courtes (comme Anvers-Bruxelles, 3 jours) avec des « reefer containers » (conteneurs réfrigérés). À l'initiative du Port de Bruxelles, des projets pilotes seront mis en place à cet effet.

[18] Entre autres, suite au projet de réaménagement de l'accès à la ville le long de l'A12-Avenue Van Praet/Avenue des Croix du Feu (Parkway 21).

Rail

Historiquement, le transport de marchandises par train a été très important, mais il a été systématiquement remplacé par le transport routier. Actuellement, il n'y a pas de transport de marchandises par rail dans la zone d'étude. Les premières liaisons ferroviaires ont été très peu utilisées vers la fin. Le dernier transport de marchandises par rail date de fin 2018 (Nestle Waters, 1 train/semaine).

Le transport de fret sur rail doit surmonter de nombreux problèmes[19], tant en termes d'infrastructure que de réglementation, d'intégration internationale, etc. Actuellement, il est très coûteux et difficile de le rendre économiquement viable sans soutien public. L'organisation de chargements partiels au lieu de trains complets avec les mêmes marchandises et la même origine/destination est sans aucun doute compliquée.

D'un autre côté, le Port affirme qu'il y a certainement un potentiel : il y a maintenant déjà une demande pour une connexion au terminal à conteneurs. CEFL a également lancé un projet de test il y a quelques années, mais celui-ci a été confronté à de nombreuses difficultés. CEFL étudie actuellement la possibilité de transporter des fruits et légumes d'Espagne par voie ferrée. L'étude de marché du Port pour un hub logistique multimodale (voir ci-dessous) devra montrer quels secteurs ont un potentiel pour le développement du transport ferroviaire de marchandises.

Infrabel s'efforce de supprimer les obstacles et d'investir dans le transport de marchandises. Son ambition est de doubler le transport de marchandises d'ici à 2030. Depuis, elle a déposé une demande de permis d'urbanisme pour l'accès à l'avant-Port. La mise en service de ce nouvel accès ferroviaire est prévue pour la mi-2024.

En outre, dans le cadre du CRU8, la question d'une connexion ferroviaire potentielle avec la zone MABRU/CEFL a été évoqué. Il a été remarqué que deux voies de chemin de fer n'étaient pas utilisées le long de cette zone. Selon Infrabel, ceci couterait très cher et, en outre, ces voies sont réservés pour utilisation en cas de travaux ou de problèmes sur d'autres voies.

3.2.3 Expansion du terminal à conteneurs

La capacité actuelle (50 000 EVP/an) est insuffisante pour faire face à la forte croissance du trafic de conteneurs. Actuellement, il traite déjà +/- 60 000 EVP par an. Outre le trafic par voie d'eau, le terminal à conteneurs génère un important trafic de marchandises par la route. L'accès routier reste donc important. L'un des défis en matière de rentabilité consiste à éviter que des conteneurs n'arrivent pleins et ne repartent vides.

Il est important de lier les volumes à d'autres activités. En effet, ce sont elles qui apportent de la valeur ajoutée et de l'emploi. Pour ce faire, il convient de prévoir un espace pour les bâtiments (entrepôts).

Cet été, la concession pour l'exploitation du terminal à conteneurs par Van Moer Logistics a été prolongé de 20 ans. Les critères du Port pour l'exploitation sont notamment :

- Renforcer le transport par voie d'eau pour la logistique urbaine ;

[19] Le Soir, 26/9/2022. Interview avec Bernard Gustin (Lineas) : « Pour diminuer le CO_2, il faut aussi aider le transport de fret sur rail »

- 80-90 % du volume doit avoir une origine/destination dans la zone RBC ou RER. En effet, avec l'extension de la zone de distribution, le terminal prend la fonction de plaque tournante d'un réseau plus vaste, alors qu'il devrait avant tout servir à approvisionner la ville ;
- Critères de durabilité.

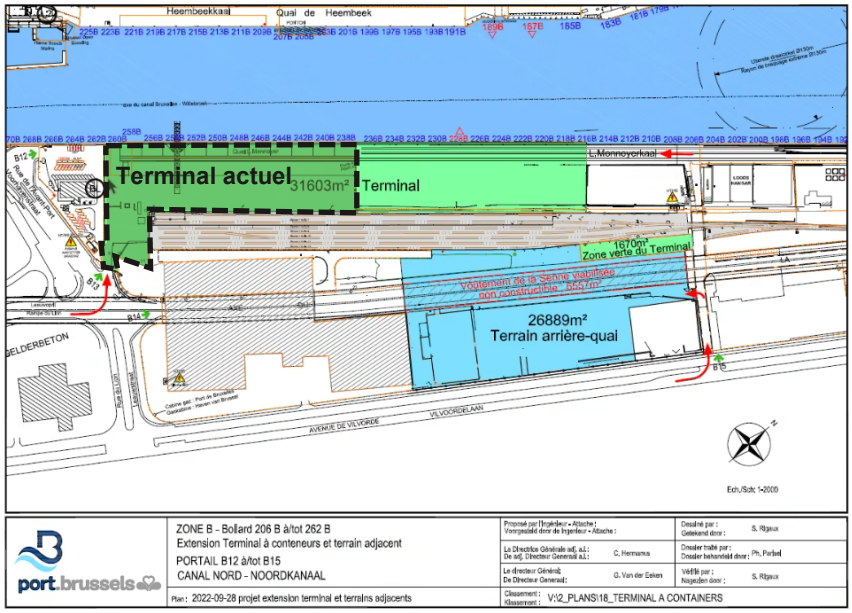
FIGURE 29 : VUE AÉRIENNE DU TERMINAL PORTUAIRE

Source : bruzz.be

Un projet d'agrandissement du terminal est en cours.

- Superficie globale : 6 ha, y compris une zone logistique ;
- Implantation : au nord du terminal actuel (schéma ci-dessous: côté droit section verte + section bleue) ;
- Calendrier : pleinement opérationnel d'ici à 2030 ;
- La capacité future sera de 125 000 EVP ;
- Tout d'abord, le port doit réaliser certains travaux « matériels » : renforcement du mur de quai pour accueillir le plus grand nombre possible de navires de mer (travaux en cours), bétonnage du site ;
- Ensuite, l'opérateur doit effectuer des travaux supplémentaires : bâtiments, grues, entrepôts... ;
- L'expansion du terminal à conteneurs comprend également un projet relatif à l'hydrogène (voir ci-dessous).

FIGURE 30 : SCHÉMA D'EXTENSION DU TERMINAL À CONTENEURS



Source : Port de Bruxelles

3.2.4 Hub logistique multimodal (en étude)

Le Port de Bruxelles a publié début 2023 une mission pour une étude de faisabilité pour le développement d'un hub logistique multimodal neutre en carbone. L'exécution de cette étude a débuté en juin 2023 et se poursuivra jusqu'en avril 2024. Elle est complémentaire et alimentera la vision globale.

Comme prévu dans une décision gouvernementale de mai 2022, ce hub logistique est projeté sur le site de Schaerbeek-Formation (zone 4), actuellement propriété de SFPIM/SNCB. Cette étude ne porte que sur la partie de Schaerbeek-Formation pour laquelle le Port a été désigné, même si elle inclut une complémentarité avec les autres sections. La superficie de 17 hectares actuellement envisagée par le gouvernement bruxellois est indicative. La superficie minimale requise, ainsi que l'emplacement possible sur le site, feront l'objet d'un examen plus approfondi dans le cadre de l'étude de faisabilité du Port.

En termes de contenu, l'étude de faisabilité devrait apporter plus de clarté sur les besoins des acteurs du marché pour le fonctionnement d'un tel hub logistique. Le cahier des charges spécifie notamment les éléments suivants à étudier :

- Rôle d'une plate-forme logistique multimodale dans le réseau d'infrastructures logistiques de la Région bruxelloise, en tenant compte des développements attendus en matière de logistique ;
- Identification des industries/secteurs clés à implanter de préférence, avec un accent particulier sur le secteur alimentaire, le secteur de la construction et les activités liées à la logistique de la santé ;
- Les principes d'aménagement de l'espace à déterminer (taille, équipement, intégration spatiale...) et les plans de développement schématiques ;

- L'organisation de l'accessibilité au site et de la mobilité interne sur le site : la connexion entre le quai et le hub (par la route et/ou le rail), le transbordement éventuel, le rôle que peut jouer le terminal à conteneurs, l'impact sur l'avenue de Vilvorde, etc. ;
- Une estimation détaillée de l'impact socio-économique attendu (emploi, investissement, valeur ajoutée...) ;
- Un calendrier indicatif des différentes étapes du développement et un scénario pour la mise en œuvre.

Il est également demandé que l'étude de faisabilité présente des exemples dans d'autres villes. Voici quelques exemples de hubs logistiques dans d'autres villes :

- Amsterdam Logistic Cityhub (NL) est un centre logistique à grande échelle de 220 000 mètres carrés sur deux étages à la périphérie de la ville. www.amsterdamlogisticcityhub.nl
- Hotel Logistique Chapelle International in Parijs (FR). https://www.sogaris.fr/fiche/chapelle-international
- Rungis Marché International (FR) : https://www.rungisinternational.com
- Geodis plateforme rail-route à Dourges (FR) : https://geodis.com/w-fr/newsroom/communiques-de-presse/geodis-se-dote-dune-plateforme-rail-route-de-35-000-m2-dourges-62
- Genève La Praille (CH) : https://www.ge.ch/document/22241/telecharger

3.3 MÉTABOLISME URBAIN

3.3.1 Énergie

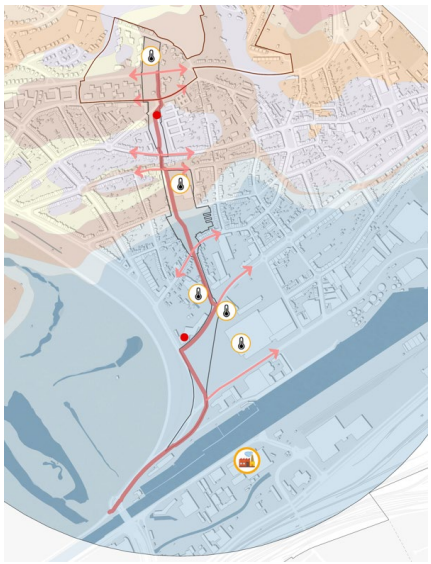
Incinérateur - Réseau de chaleur

La chaleur produite par l'incinérateur chauffe aujourd'hui les serres du Domaine Royal et le centre commercial Docks. Des travaux conjoints de la Ville de Bruxelles et de Bruxelles-Energie (filiale de Bruxelles-Propreté) ont mis en évidence le potentiel qu'aurait la création d'un réseau de chaleur depuis le Pont van Praet (connexion déjà existante pour les serres royales), vers le quartier "Versailles", en passant par le nouveau développement ZIR4 et par la coulée verte. Ce tracé pourrait éventuellement être étendu vers l'hôpital militaire/Bruyn. Sur la carte sont représentés ce tracé et les bénéficiaires pressentis. Une négociation entre la Ville de Bruxelles et Bruxelles Energie est en cours en vue de définir les modalités opérationnelles, budgétaires et contractuelles liées à la mise en œuvre éventuelle. Différents intervenants sont sollicités dans ce cadre (Donation Royale, Régie foncière, Bruxelles-Mobilité,…), vu leur implication sur ce tracé et la coordination nécessaire pour en assurer le développement.

Par ailleurs, l'étude d'une extension du réseau vers le quartier Nord a également été lancée et fait l'objet d'une demande de financement Feder. Il s'agirait d'un partenariat entre Bruxelles-Energie, la Ville de Bruxelles, la VUB et un acteur privé. Les discussions sont également en cours pour assurer l'équilibre financier et les modalités opérationnelles de ce projet. Le financement Feder aura un caractère déterminant pour en assurer la faisabilité.

Enfin, à plus long terme, la production de chaleur pourrait également être envisagée sur le site de Schaerbeek-Formation. Aucune étude concrète n'a été initiée à ce stade, mais la proximité avec le site de production et les évolutions en termes de construction et d'isolement du bâti pourraient ouvrir des possibilités d'extension supplémentaires.

FIGURE 31 : CARTE DU RÉSEAU DE CHALEUR POTENTIEL EN LIEN AVEC L'INCINÉRATEUR



Source: Ville de Bruxelles

Unité de biométhanisation

Le Gouvernement régional a décidé de lancer un projet de construction d'une centrale de biométhanisation sur un terrain adjacent à la station d'épuration Nord. Dans ce cadre, les filiales de traitement des déchet-ressources de Bruxelles Propreté travaillent avec Bruxelles Environnement sur la mise en œuvre de ce projet d'unité de biométhanisation, qui devra être opérationnel en 2026. Un projet DB+MO[20] va être prochainement publié. La phase de sélection a été clôturée et le CSC sera lancé en 2023. Le montage financier prévoit un financement public.

La biométhanisation permet la production de chaleur et énergie à partir des déchets biodégradables. Cette énergie sera entièrement utilisée pour le fonctionnement de la station d'épuration d'eau STEP Nord (obligation européenne de la rendre autonome). À terme, le déploiement d'autres technologies et d'autres applications du biométhane seraient éventuellement envisageables.

Le projet se situe sur la partie verte de la carte ci-dessous, à côté de la station d'épuration (STEP). Le site dédié est suffisamment grand (25.000 m²) pour assurer à la fois l'activité de traitement/production et le stockage des déchets ménagers/jardin.

Par ailleurs, une étude menée par la Ville de Bruxelles sur la valorisation des biodéchets en circuit court conclut à l'opportunité de créer des réseaux de triage et de compostage sur 80 sites des plus grands producteurs de déchets et de biodéchets (écoles, maisons de repos, hôpitaux, etc.) de la Ville de Bruxelles. Selon la Ville, une concertation avec la Région pourrait s'avérer nécessaire puisque ces quantités de biodéchets échappent potentiellement à l'unité de biométhanisation, ce qui pourrait rendre le fonctionnement de la centrale moins optimal. Selon les projections actuelles et la progression importante des quantités de biodéchets collectées suite à la nouvelle obligation de tri (mai 2023), le gisement devrait néanmoins être largement suffisant pour le dimensionnement initial de la centrale.

FIGURE 32 : PHOTO AÉRIENNE AVEC LA ZONE POUR LE PROJET DE L'UNITÉ DE BIOMÉTHANISATION (VERT) ET LES SITES POTENTIELS POUR L'EXTENSION STATION D'ÉPURATION (VOIR INFRA ; BLEU)

Source : Bruxelles Environnement

[20] Design, Build + Maintain, Operate

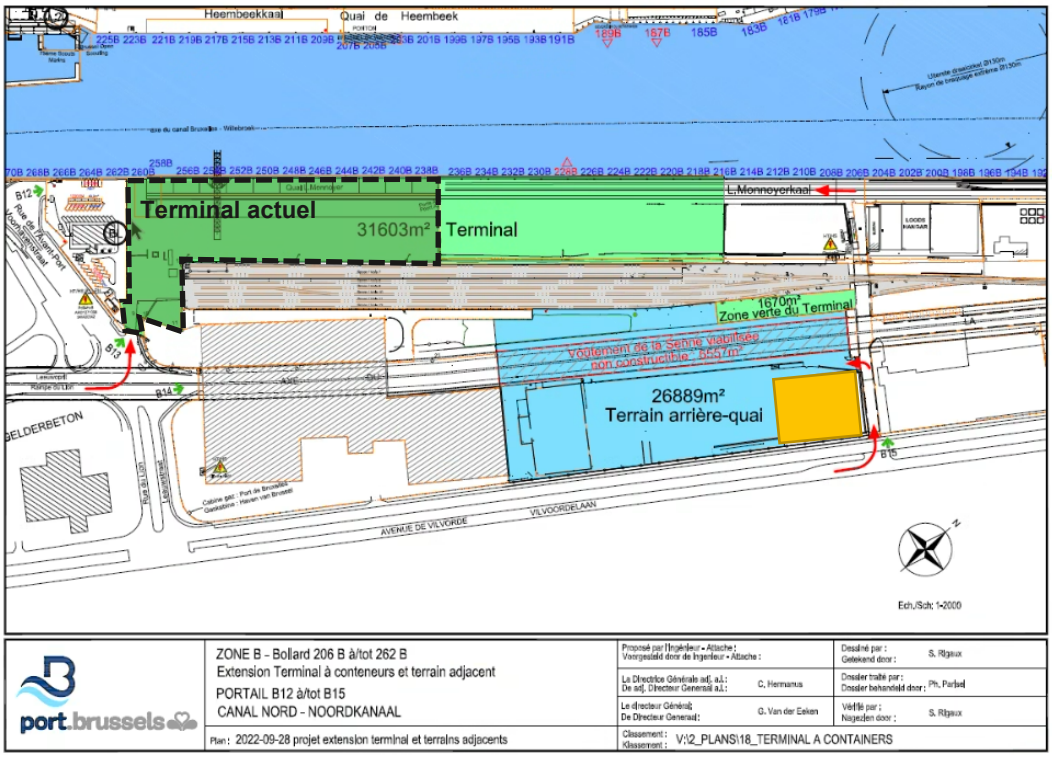
Projet unité de production d'hydrogène

Le Port de Bruxelles travaille avec Bruxelles Energie sur un projet de production d'hydrogène sur une partie de la parcelle prévue pour l'agrandissement du terminal à conteneurs. L'hydrogène est un vecteur d'énergie intéressante si on peut le produire avec de l'énergie verte. La chaleur de l'incinérateur peut être utilisée pour cette production.

Selon le Port, l'opérateur actuel du terminal à conteneurs Van Moer Logistics serait intéressé par l'hydrogène pour ses camions. Au niveau fluvial, des bateaux à hydrogène sont encore en phase pilote. Ça pourrait évoluer à l'avenir. D'autres activités (productives) pourraient également bénéficier de l'hydrogène produit.

ARP (Bruxelles Propreté), par contre, a abandonné l'idée d'acheter des camions qui roulent à hydrogène. Elle estime qu'ils ne correspondent pas aux besoins actuels dans un cadre de crise énergétique et par rapport à leurs choix technologiques. ARP compte passer du thermique aux véhicules électriques.

FIGURE 33 : SCHÉMA D'EXTENSION DU TERMINAL À CONTENEURS INDIQUANT LE SITE DE PRODUCTION D'HYDROGÈNE (ORANGE)



Source : Port de Bruxelles

3.3.2 Déchets – ressources

Économie circulaire

L'évolution vers une économie plus circulaire nécessite la mise en place de certains réseaux et infrastructures qui n'existent pas ou trop peu aujourd'hui (lieux de stockage, de traitement/transformation de matériaux récupérés, réseaux de transport et commercialisation, etc.). Les disponibilités foncières dans la ville étant limitées, Schaerbeek-Formation constitue une opportunité pour répondre à une partie de ces nouveaux besoins, dont certains sont fort consommateurs d'espace.

Déchets

ARP indique que ses installations et bâtiments sont, de manière générale, vétustes et suroccupés. Cela génère des problèmes de circulation (entrée/sortie des véhicules) et de sécurité. Spécifiquement dans la partie au nord de la Région, les problèmes suivants se posent :

- Incinérateur : Même si une diminution des quantités des déchets est souhaitée et envisageable à plus long terme, du fait de la baisse des déchets résiduels (le Plan Air Climat Energie prévoit une diminution théorique de 30% à l'horizon 2030), l'ARP indique que le traitement de déchets résiduels devra se maintenir. En outre, des incidents récents[21] ont démontré la fragilité actuelle du système d'incinération (par exemple explosions de bonbonnes d'azote se trouvant dans les déchets résiduels qui causent des dommages importants). Pour limiter le risque et pouvoir parer aux incidents industriels de la seule unité de traitement des déchets résiduels en Région bruxelloise, une solution nécessaire pour l'ARP serait de mettre en place une dalle de prétraitement des déchets permettant de prétraiter les déchets et / ou de les rediriger vers d'autres unités de traitement ou de pré-traitement. Ceci nécessiterait un espace de 70-100 m de long et 40-70 m de large, permettant le traitement de 200 tonnes par jour, ce qui implique des activités industrielles et la circulation de camions.
- Le terrain actuel de l'ARP, situé au sud de la ZIR4 et dédié à la réparation de la flotte de véhicules et au garage central (10.000 m²), est à relocaliser. Pour ARP, le terrain, occupé par un ancien bâtiment et un parking à ciel ouvert, est trop petit. Il est visé par un nouveau projet d'optimisation du site du BRYC avec un aménagement en zone récréative permettant une connexion entre la ZIR4 et le Canal.

[21] https://www.bruzz.be/veiligheid/lachgasflessen-leiden-steeds-vaker-tot-explosies-ovens-van-afvalverwerker-2023-05-23

FIGURE 34 : PHOTO AÉRIENNE DU SITE DE ARP AU NIVEAU DE LA ZIR4

- Pour ARP, l'actuel recypark de la rue du Rupel est vétuste et trop petit pour absorber les flux de toute la partie Nord de la Région.

FIGURE 35 : PHOTO AÉRIENNE AVEC LE RECYPARK DE LA RUE DE RUPEL ET L'INCINÉRATEUR

Pour répondre aux besoins des 2 derniers points mentionnés, ainsi qu'aux besoins de la STIB (voir infra), le Gouvernement a décidé ce qui suit (note au Gouvernement « Site de Schaerbeek-Formation – Acquisition des terrains du Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire, Programmation et Enjeux pratiques », 12/5/2022) :

« Par ailleurs, l'emplacement actuel du garage central de l'ABP [ARP] en ZIR 4 a été considérablement réduit et entrainent d'importantes difficultés opérationnelles. Un agrandissement et une mise à niveau du garage est nécessaires en vue de la verdurisation du charroi et inenvisageable sans relocalisation. Cette

relocalisation constitue également un préalable à la mise en œuvre du pôle régional nautique du BRYC (décision du Gouvernement du 03/05/2019) qui prévoit notamment le réaménagement de l'espace public et des voiries cyclables sur le site en question. »

« Implantation des infrastructures de la STIB et de l'ABP sur une superficie entre 7 et 9 hectares afin de répondre à leurs besoins, cette occupation serait d'ordre temporaire pour la STIB. »

En réponse à ces lignes directrices, la STIB et ARP proposent de développer leurs deux projets sur 9,5 ha dans la partie sud du terrain de Schaerbeek-Formation (zone 4 de la carte du point Introduction de la présente étude). Leur proposition prévoit :

- ARP : installation permanente sur 4 ha tout au sud. Cette localisation est choisie notamment pour être à proximité de l'incinérateur, en vue d'utiliser la chaleur résiduelle pour chauffer le nouveau bâtiment (qui consomme beaucoup d'énergie), mais également pour sa proximité avec la gare de Schaerbeek et sa proximité avec le nœud de connexion Elia (pour électrification). En outre, la localisation à l'extrémité du site devra permettre à terme, une fois la parcelle de la STIB libérée, d'autres développements économiques en lien avec les développements plus au nord. Concrètement, les éléments suivants sont prévus sur la nouvelle installation de ARP :
  - Recypark : 5.000 m²
  - Garage: 20.000 m²[22]
  - Secteur de collecte : 15.000 m²
  - Espaces verts (noues et ouverture de la Senne, de préférence, au bout des parcelles) : 5.000 m²
- STIB : installation temporaire pour environ 10 ans

Pour ce qui concerne le transport de déchets par voie d'eau au sein de la Région, l'ARP estime que les distances sont trop courtes pour justifier du transfert fluvial avec des ruptures de charges importantes. Par contre, ça peut être pertinent pour des déchets qui vont au-delà de la Région (déchets d'incinération qui vont vers les Pays-Bas, verre…). Ceci nécessiterait des installations au bord de l'eau.

[22] Actuellement ARP dispose de deux garages : Heembeek (8.200m²) et Tivoli (9.500m²), soit un total de 17.700m². à ces garages s'ajoute un espace de parcage de 3.000m² pour Schaerbeek-Formation.

3.3.3 Infrastructures transport public

STIB

En vue de permettre une électrification de l'ensemble de la flotte bus de la STIB pour 2036, le gouvernement a décidé le 24 juin 2021[23] de charger « la STIB, via la Ministre compétente, de mettre en œuvre les premières étapes qui sont dès lors urgentes et indispensables à une électrification de l'ensemble de la flotte bus au 31/12/2036. » Dans ce cadre, le Gouvernement a décidé le 12/5/2022 (voir ci-dessus) de prévoir l'implantation temporaire d'un terminal de bus de 65.000 m² sur une surface de 5,5 ha sur le site de Schaerbeek-Formation (zone 4, actuellement inoccupée). La note au Gouvernement indique une occupation d'environ 10 ans et explique que le dépôt sur Schaerbeek-Formation remplacera temporairement le dépôt de Haren, où des travaux doivent être effectués pour accueillir des bus électriques.

Infrabel

Dans le cadre de sa demande de permis pour le « *réaménagement de l'accès ferroviaire et routier – Port de Bruxelles à Schaerbeek-Formation* », Infrabel fait part de l'ambition de déménager un bâtiment administratif et centre logistique provisoire. Le rapport d'incidence de cette demande de permis indique la zone située près de la rampe d'accès au pont Albert / Rampe du Lion comme localisation d'un futur bâtiment qui remplacerai l'actuel bâtiment 3, le « *chalet* ». Par contre, aucune demande de permis pour cette opération n'a encore été introduite.

[23] 24 juin 2021 – « Transition vers une mobilité zéro émission directe - Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à déterminer les critères d'accès pour la période 2025 – 2035 - 1ère lecture »

FIGURE 36 : RELEVÉ DES BÂTIMENTS SNCB ET INFRABEL DU SITE DE SCHAERBEEK-FORMATION, AVEC LA NOUVELLE LOCALISATION (N°9) POUR LE BÂTIMENT ADMINISTRATIF ET CENTRE LOGISTIQUE (N°3)

- **Bâtiment n°1** : dépôt des conducteurs (SNCB) ;
- **Bâtiment n°2** : hangar historique de stationnement pour les trains, actuellement inutilisé (SNCB) ;
- **Bâtiment n°3** : le « chalet », bâtiment administratif et centre logistique provisoire qui sera remplacé par le futur bâtiment (n°9) situé près de la rampe d'accès au pont Albert (Infrabel) ;
- **Bâtiment n°4** : baraque de chantier pour les travaux de TUC (TUC) ;
- **Bâtiment n°5** : le « BUD » = Bâtiment à Usage Divers, notamment pour de l'administratif technique et opérationnel (SNCB) ;
- **Bâtiment n°6** : ancien bunker-hôpital classé (SNCB) ;
- **Bâtiment n°7** : la « cabine », bâtiment technique pour la signalisation des voies de chemin de fer, cabine de secours (Infrabel) ;
- **Bâtiments n°8** : ensemble de bâtiments formant l'atelier de la SNCB (entretien, nettoyage et préparation des trains) (SNCB).

re 7 : Bâtiments du site de Schaerbeek-Formation (fond de plan : Ortho 2021 Est-Ouest, BruGIS)

Source : rapport d'incidences (Stratec) de la demande de permis d'Infrabel pour réaménagement accès ferroviaire et routier, 2022

3.3.4 Eau

Expansion Station d'épuration des eaux usées (STEP)

Bruxelles Environnement indique que l'expansion de la STEP avec une quatrième phase de traitement est nécessaire pour répondre à des réglementations européennes. Cette extension est à l'étude dans les deux zones bleues sur la carte ci-dessous. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

FIGURE 37 : PHOTO AÉRIENNE AVEC LA ZONE POUR LE PROJET DE L'UNITÉ DE BIOMÉTHANISATION (VERT) ET LES SITES POTENTIELS POUR L'EXTENSION STATION D'ÉPURATION

Source : Bruxelles Environnement

Mise à ciel ouvert de la Senne

La mise à ciel ouvert de la Senne permet également de répondre aux obligations européennes en termes de l'amélioration de la qualité des eaux. En outre, intégrer la Senne, accompagnée d'un corridor vert et du paysage à coulisse[24] préconisé par le BKP au sein de la zone économique 4, constitue une opportunité vis-à-vis des impositions en termes de superficie d'espace vert (obligation de la prescription 0.2 PRAS) et de gestion des eaux pluviales (obligation RRU, notamment art.16) tout en offrant une plus-value pour le site. La mise à ciel ouvert offre également la possibilité d'aménager une desserte de qualité pour les modes actifs.

Une étude « *Développement de Schaerbeek Formation - Quelles possibilités pour les infrastructures vertes et bleues ?* » a été commandée par Bruxelles environnement en mai 2020. La phase 1, dédiée à étudier la faisabilité technique et paysagère de la mise à ciel ouvert de la Senne, a été finalisée en 2021. Cette phase propose des scénarios et des principes d'aménagement pour l'ouverture de la Senne et la création du système de coulisses. Le lancement de la phase 2, qui a pour objet l'accompagnement de la conception globale du site relative aux services écosystémiques se fera en coordination avec la mission d'élaboration d'une visions sur le site.

Le présent rapport économique n'a pas vocation à développer ces enjeux environnementaux.

[24] Un structure d'axes linéaires verts

3.4 APERÇU GÉNÉRAL DES VISIONS/PROJETS

Le territoire de Schaerbeek-Formation et ses alentours a fait l'objet de différentes études et visions tant en RBC que dans la partie Flamande au nord. De ces visons ont découlé de nombreux projets qui sont aujourd'hui en cours, à l'étude ou envisagés. La plupart de ces projets portent sur les infrastructures, la mobilité douce, la valorisation du paysage et les activités productives. Afin de fournir un aperçu global des projets, trois cartes sont présentées par la suite :

- **Carte « visions »** : elle repère les visions issues de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Ville de Bruxelles et de la Région Flamande / province du Brabant-Flamand.
- **Carte « projets en cours »** : par projet en cours on entend :
    - Projets en phase pré-projet ou en étude, qui ont déjà fait l'objet de réunions de projet ;
    - Projets avec un permis d'urbanisme en instruction ;
    - Projets avec un permis d'urbanisme octroyé
    - Projets pour lesquels les travaux sont annoncés dans un horizon proche.
- **Carte « projets à l'étude ou envisagés/proposés »** : sont repris dans cette carte :
    - Projets sur lesquels des études sont en cours ; la référence de l'étude se trouve dans le tableau ;
    - Projets dont l'étude n'est pas encore lancée mais envisagée ; la temporalité est précisée dans le tableau ;
    - Projets proposés au sein d'une étude plus large qui est clôturée.

Les données ont été récoltées via des entretiens avec les opérateurs publics concernés, des documents officiels et des études rendues disponibles par les administrations concernées. Les cartes ne reprennent pas l'ensemble des projets en cours ou à l'étude en Région Flamande. L'information exhaustive de ces projets est disponible grâce au projet de collaboration interrégionale Buda+ (voir aussi chapitre 1), duquel une carte se trouve ci-dessous.

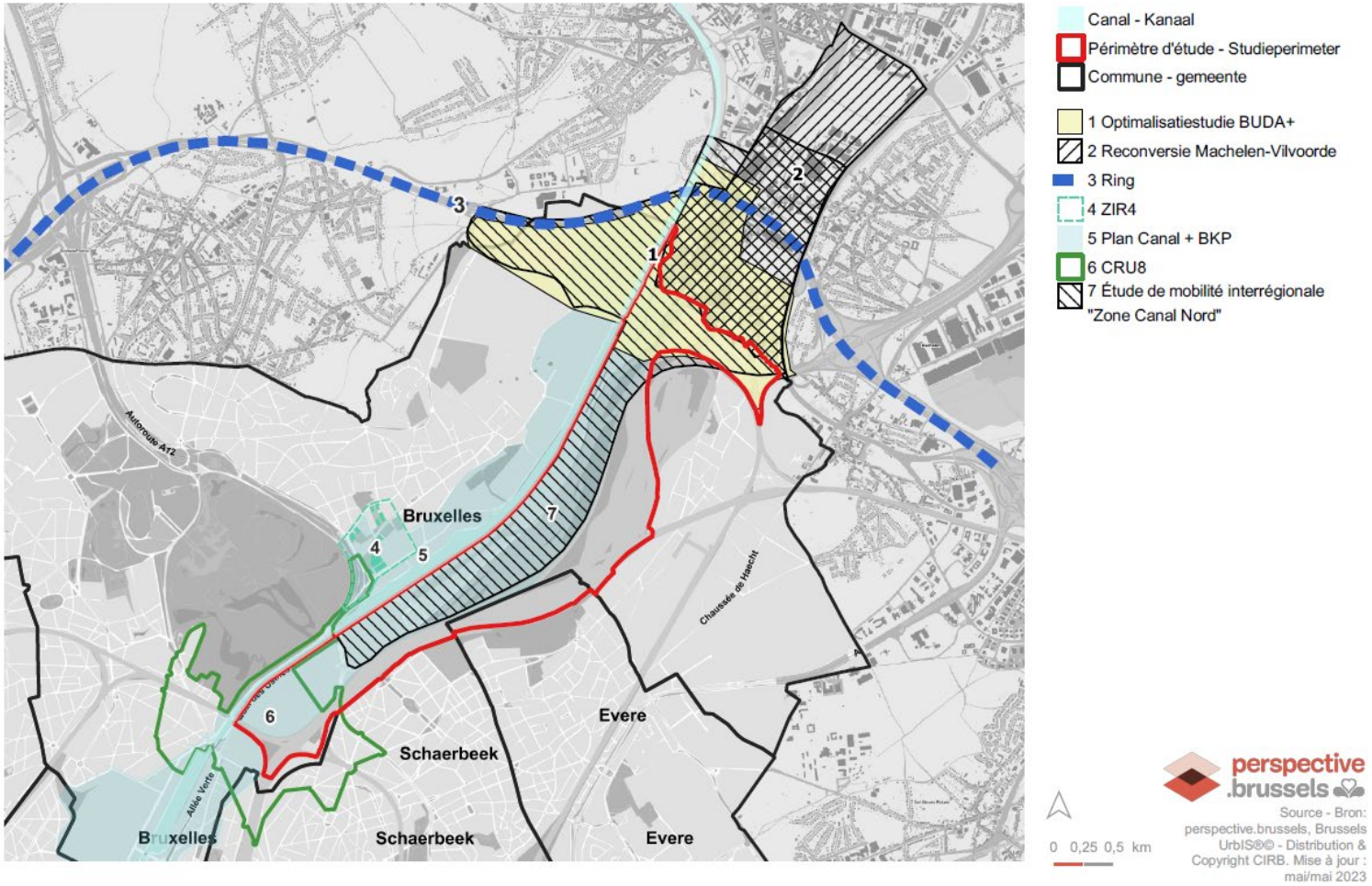
FIGURE 38 : VUE D'ENSEMBLE PROJET INTERRÉGIONAL BUDA+ (1/2023)

Gezamenlijke projecten		Af te stemmen projecten		Informatieuitwisseling	
G1	Optimalisatiestudie Buda	A1	Warmtenetscreenings Buda	I1	MGO-park Copernic
		A2	KMO-park Bruel	I2	KMO-park Magellan II
		A3	Integratie project park Kerklaan	I3	Bedrijfsunits en kantoren R22
		A4	Border Buda	I4	Oprichten Self storage
		A5	Herontwikkeling Gillekens	I5	MaaS Haren/Circulatieplan
		A6	Aanvraag BFC HUB600	I6	Schaarbeek-Vorming
		A7	Herontwikkelingen langs Zenne	I7	Hondenbrigade en politieopleiding
		A8	Pocketpark Bruulstraat	I8	Datacenter Kevlinx
		A9	Avonturenpark Verdunstraat	I9	Dienstenpaviljoen
		A10	Open Ruimtenetwerk	I10	Comet-Sambre
		A11	Mobiliteitsstudie Buda+	I11	Broeklin
		A12	SP reconversie Vilvoorde-Machelen	I12	Heraanleg wegenis rond Broeklin
		A13	SP Leve(n)de Woluwe	I13	Heraanleg Kerklaan
		A14	Werken aan de Ring	I14	Heraanleg wegenis Holstraat
		A15	Heraanleg Witloofstraat	I15	KMO-units Rittwegerlaan
		A16	Masterplan Kerklaan	I16	Taveirne
		A17	Heraanleg Vilvoordelaan-Machelenstraat	I17	Breekwerf Dekempeneer
				I18	Flavori en KMO-units Budasteenweg
				I19	Biochim-site
				I20	LIP Woluwe-Trawool-Floordambos
				I21	Vraag Salvatore
				I22	Verbouwing Fobrux-gebouw
				I23	Verbouwing gebouw Adam

Bron : perspective.brussels

3.4.1 Visions

FIGURE 39 : CARTE DES VISIONS DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Source : perspective.brussels

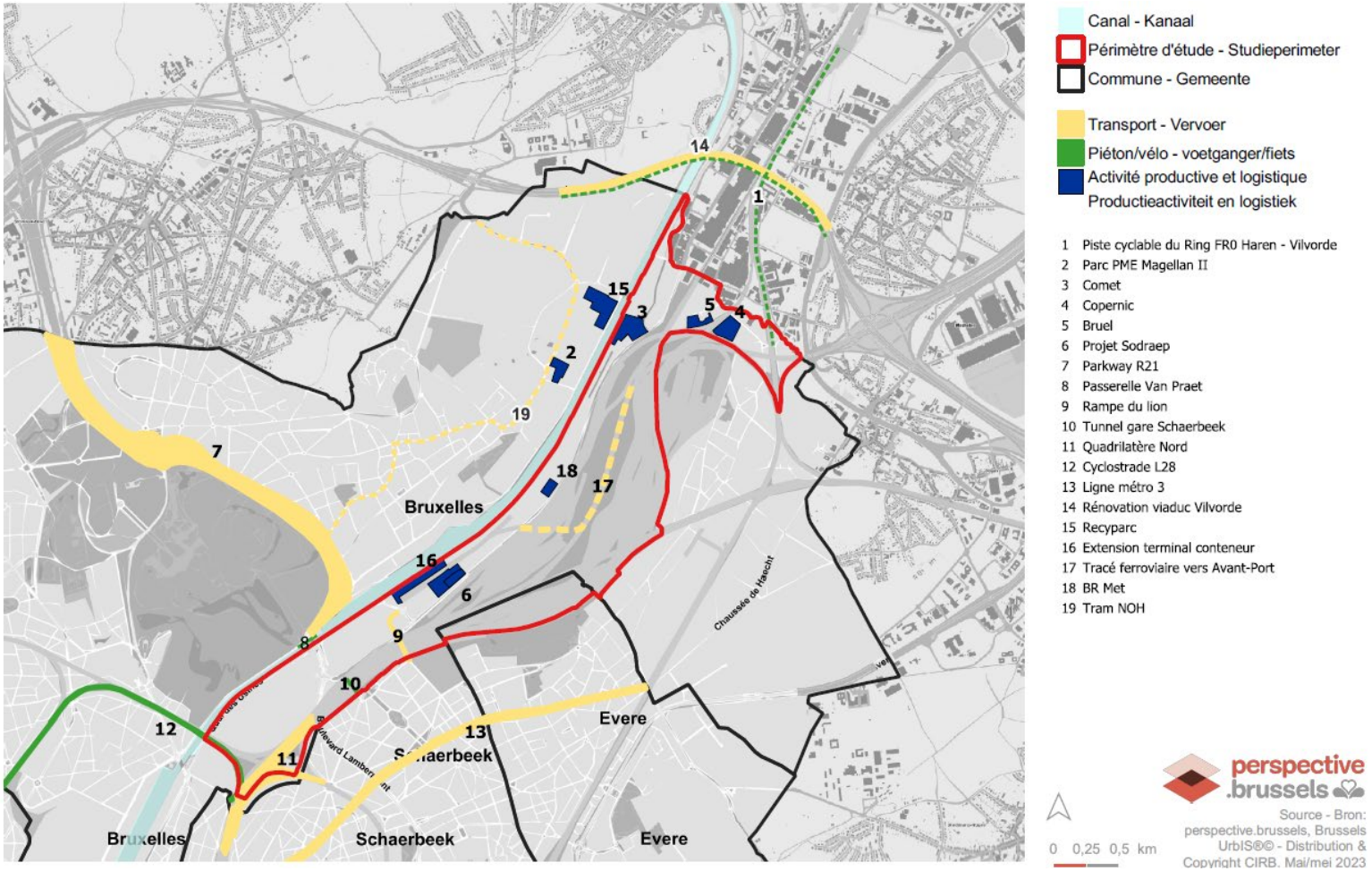
FIGURE 40 : TABLEAU DES VISIONS DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

N°	Nom	Objet	Statut	Porteur
1	Optimalisatiestudie BUDA+	L'étude d'optimisation Buda+ vise à créer un cadre interrégional pour guider la reconversion de cette zone complexe. D'une part, ce cadre peut être utilisé par les partenaires publics impliqués, comme base de coopération et comme fondement pour des projets de suivi. D'autre part, il peut également être utilisé pour informer les entreprises de cette zone sur la perspective politique souhaitée et les encourager à investir dans leurs bâtiments et sites.	En élaboration. Fin prévue fin 2023	Provincie Vlaams-Brabant
2	Strategisch reconversieproject Machelen-Vilvoorde	La zone de reconversion de l'ancienne zone industrielle en une zone urbaine mixte couvre 250 ha et est située dans la périphérie flamande au nord de Bruxelles, entre les centres résidentiels des municipalités de Vilvorde et de Machelen.	Validé et en exécution	Provincie Vlaams-Brabant
3	Werken aan de Ring	Ce projet vise l'amélioration de la mobilité, du cadre de vie et de l'accessibilité multimodale du Ring dans et autour de la périphérie flamande et de Bruxelles.	Projets en exécution et en élaboration	Région Flamande (De Werkvennootschap)
4	Zone d'Intérêt Régionale 4 (ZIR4)	Masterplan pour l'aménagement d'un nouveau quartier habité.	Validé et en exécution	Ville de Bruxelles
5	Plan Canal + Beeldkwaliteitsplan (BKP) Canal	Le Plan Canal vise le développement de son potentiel sur base des principes de densité, de mixité fonctionnelle et sociale et d'intégration urbaine. Pour la zone de l'avant-port et Schaerbeek-Formation, le BKP préconise : transformer en axe qualitatif et multimodal l'avenue de Vilvorde, valoriser (ouvrir) la Senne et créer un itinéraire cyclo-piétonne, créer un paysage à coulisses donnant une cohérence et une identité; aménager les abords du Pont Buda pour accompagner une traversée qualitative	Validé en 2015 + 2019 et mise en œuvre en cours	Perspective.brussels

6	CRU 8	Nouveau contrat de rénovation urbaine dont la zone d'étude comprend la zone 1 MABRU/CEFL de l'étude Vision sur Schaerbeek-Formation.	Programme en élaboration jusque début 2024	Perspective.brussels
7	Etude de mobilité interrégionale « Zone Canal Nord »	La mission vise à obtenir les informations nécessaires sur la relation entre le programme de développement urbain et la mobilité multimodale dans le territoire du Canal Nord. En outre, les deux régions veulent examiner comment les différents réseaux à travers la frontière régionale peuvent être adaptés pour arriver à une structure de trafic cohérente. La mission de l'étude comprend l'analyse de divers scénarios à l'aide d'un modèle de trafic afin de formuler des recommandations basées sur les résultats en ce qui concerne les développements spatiaux et les aspects de mobilité.	En cours. Fin de l'étude prévue pour l'été 2023	Perspective.brussels, Bruxelles-Mobilité, Province du Brabant Flamand, Région Flamande (Dept. Omgeving)
8	Plan Communal de Développement Durable (PCDD) de la Ville de Bruxelles – en élaboration	Le plan vise à mieux intégrer dans la ville la zone économique de Schaerbeek-Formation et cela dans le respect de l'environnement et des quartiers habités (y compris dans la zone au Nord à Dobbelenberg). La connexion entre Haren et Neder-Over-Heembeek (NOH) est importante.	En élaboration. Approbation prévue en juin 2024	Ville-de Bruxelles

3.4.2 Projets en cours

FIGURE 41 : CARTE DES PROJETS EN COURS DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Source : perspective.brussels

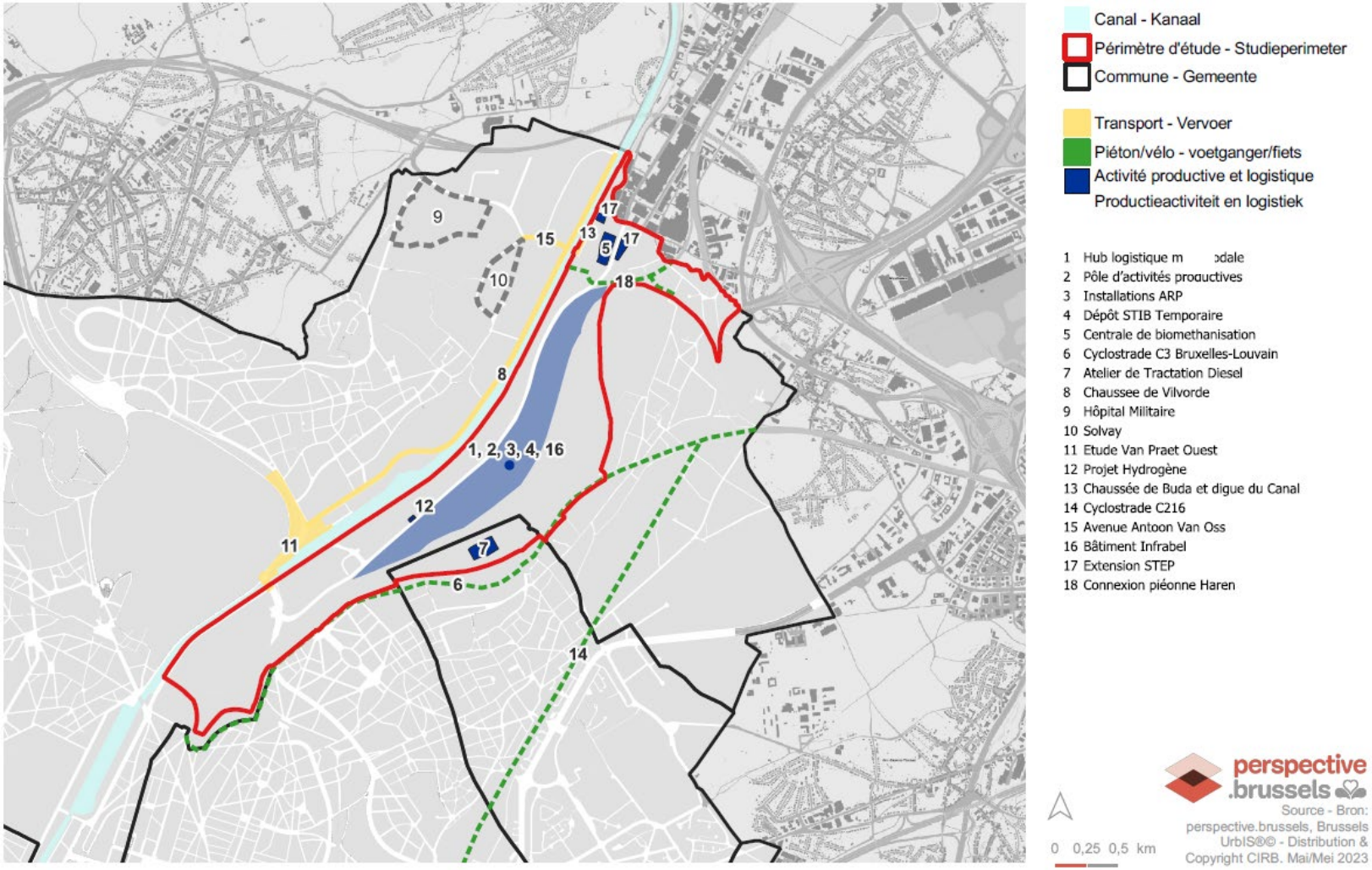
FIGURE 42 : TABLEAU DES PROJETS EN COURS DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

	Nom	Objet	Statut	Porteur
1	Piste cyclable du Ring FR0 Haren - Vilvorde	Entre Haren et Vilvorde, le tronçon manquant de la piste cyclable du Ring FR0 sera aménagé ainsi que la liaison avec les véloroutes F215, F216, F3 et le reste du FR0.	Début travaux 09/2023. Fin des travaux 08/2026	Région Flamande (Werkvennootschap)
2	Parc PME Magellan II	Phase II du projet Parc PME Magellan II axé sur des ateliers d'activités productives.	En étude	Citydev
3	Projet GGR metal recycling	Projet de recyclage des métaux et des matériaux de construction, de la société Comet-Sambre sur un terrain du Port. En parallèle, la Senne a été mise à ciel ouvert à cet endroit et une connexion piétonne/cyclable entre le Canal et l'avenue de Vilvorde est prévue (le long du Leibeek)	En cours de réalisation	Entreprise Comet-Sambre Bruxelles Environnement
4	Projet Copernic	Développement bâtiment de 13.000 m² (sur parcelle de 2,2 ha) pour moyennes et grandes entreprises (MGE). En attendant les travaux, Citydev propose le bâtiment pour une occupation temporaire.	Début chantier 09/2023, fin du chantier fin 2024	Citydev
5	Projet Bruel	Développement du site pour PME avec circa 15 ateliers.	En étude	Citydev
6	Projet Sodraep	Entreposage de matériaux et installation de collecte et de traitement de terres excavées provenant des chantiers de SODRAEP. La parcelle couvre 15.422 m².	Permis délivré en 2018. Travaux pas commencé	Entreprise SODRAEP
7	Parkway R21	Restructuration de l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek, requalification de l'autoroute A12 en boulevard urbain, mise en double sens de l'avenue Van Praet, suppression des voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, renforcement de l'infrastructure RER vélo.	Permis en instruction. Adaptations en cours pour fin 2023.	Bruxelles-Mobilité
8	Passerelle Van Praet	Agrandissement de la promenade bordant les quais situés en contrebas du Domaine Royal & de la Chaussée de Vilvorde, aménagement d'une passerelle cyclo-piétonne sous le pont, aménagement d'une promenade à l'arrière-cour du BRYC et réaménagement de l'accès au BRYC sous la forme d'une rue cyclable.	Etude on hold	Bruxelles-Mobilité
9	Rampe du Lion / Pont Albert	Réhabilitation du pont, sécurisation et amélioration des déplacements modes actifs.	Introduction demande permis mi/fin 2023 ; travaux 2024-2025	Bruxelles Mobilité

10	Tunnel Gare Schaerbeek	Création d'un accès direct à la gare depuis l'avenue de Vilvorde. Les cyclistes pourront également emprunter ce tunnel, en marchant à côté de leur véhicule.	Travaux réalisés	SNCB
11	Quadrilatère Nord	Extension de capacité ferroviaire via de nouvelles infrastructures dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord. Construction d'une nouvelle liaison dite « L.161/3 » entre la ligne 161 et les voies 10 et 11 de la gare du Nord. Ceci implique un élargissement du domaine ferroviaire côté rue du Pavillon: exproprier et démolir le bâtiment du garage « Panter Pneus » (rue des Palais 256) ainsi que celui de la conciergerie et des annexes des ateliers dits « Aubert-Blaton » (rue du Pavillon 4).	Etude d'incidences en cours	Infrabel
12	Cyclostrade L28	Passerelle cyclo-piétonne le long de la voie ferrée L28 avec une passerelle qui traverse le canal.	Étude en cours	Beliris
13	Ligne de métro 3	Nouvelle ligne de métro entre la Gare du Nord et Bordet	Marché public lancé en 10/2022. Projet en discussion	Beliris-STIB
14	Rénovation viaduc de Vilvorde	Rénovation du viaduc et renforcement en vue de la mise à 2x4 voies (2x3 actuel). Pendant la première phase des travaux (durée 3 ans) les bandes seront plus étroites et dans la phase 2 (5 ans) une réduction d'une bande est prévue.	Permis phase 1 (8/2023 jusqu'en 2026)	Région Flamande (De Werkvennootschap)
15	Recyparc ARP	Nouveau recyparc de la ARP sur 30.000 m² pour verre et encombrants	Fin travaux : début 2024	ARP
16	Extension terminal conteneur	La concession actuelle expire en 2023. Le Port a lancé une nouvelle concession avec une extension du terminal.	2030	Port de Bruxelles
17	Tracé ferroviaire vers Avant-Port	Projet de nouvelle voie d'accès (+/- 1,8 km) vers l'avant-port, réorganisation d'accès afin de rassembler la voie de desserte à la voie de desserte de l'actuelle ligne 25N	Demande de permis introduite en 02/2023	Infrabel
18	BR Met	Construction d'une couverture constituée de toitures abritant un site de dépôt et collecte de métaux.	Avant-Projet	Entreprise Brussels Recycling Metal
19	Tram NOH	Construction de la voie de tram 10 vers l'Hôpital Royal Militaire et aménagement de l'espace public.	Travaux en cours (échéance : fin 2024)	STIB

3.4.3 Projets en étude

FIGURE 43 : CARTE DES PROJETS EN ÉTUDE OU À ÉTUDIER DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Source : perspective.brussels

FIGURE 44 : TABLEAU DES PROJETS EN ÉTUDE OU À ÉTUDIER DANS ET AUTOUR DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

N°	Nom	Object	Statut	Porteur
1	Hub logistique multimodal	Étude de faisabilité pour le développement d'un hub logistique multimodal (eau–rail-route) décarboné sur le site de Schaerbeek-Formation.	Lancement 6/2023. Fin 4/2024	Port de Bruxelles
2	Pôle d'activités productives	Développement d'un pôle d'activités productives hébergeant des activités productives exemplaires sur le plan social et environnemental	Etudes à lancer	Citydev
3	Installations de l'Agence Régionale de la Propreté (ARP)	Installation permanente sur 4 ha au sud du terrain de Schaerbeek Formation. Recypark : 5.000 m² / Garage poids lourd : 20.000 m² / Secteur de collecte : 15.000 m² / Espaces verts : 5.000 m²	A déterminer	ARP
4	Dépôt temporaire de la STIB	Aménagement d'un dépôt temporaire pour les bus STIB	Demande permis courant 2024	STIB
5	Unité de biométhanisation	Projet de biométhanisation à côté de la station d'épuration des eaux usées.	Etude lancée 4/2022	ARP et Bruxelles Environnement
6	Cyclostrade C3 Bruxelles-Louvain	Création d'une cyclostrade entre la Chaussée de Haecht à Haren et la Gare de Schaerbeek. Si cela s'avère faisable, une prolongation vers le Pentagone sera ensuite envisagée. Le passage le long du 'Moeraske' (Sint-Vincentiuspark), protégé sur base de sa haute valeur biologique, rend difficile/impossible le passage de la cyclostrade.	Etude de faisabilité stratégique complété ; segments à l' étude	Beliris
7	Atelier de Tractation Diesel	Ancien dépôt de locomotives à vapeur (23.500 m²) sur le site de Schaerbeek-Formation. Il n'est plus utilisé à présent, mais il a une haute valeur en tant que patrimonial industriel. La SNCB aimerait apporter des modifications ou le transformer intégralement.	Etude à lancer	SNCB
8	Chaussée de Vilvorde	Végétalisation : plantation d'arbres en berme centrale, avec création de noues.	1ère phase (nord) complétée en 2023 ; phases ultérieures à définir	Bruxelles-Mobilité
9	Hôpital Militaire	Implantation d'une nouvelle école européenne à l'ouest du site. Selon l'information de la Ville de Bruxelles, un masterplan serait en développement pour le site (affectation PRAS : zone d'équipement)	Préparation demande permis d'urbanisme. Masterplan en cours ?	Régie des Bâtiments fédérale ; La Défense Belge ?

10	Solvay	Une partie du site va se libérer progressivement à partir de 04/2023. Elaboration d'un masterplan pour le site (affectation PRAS : zone d'industrie urbaine).	À déterminer	Citydev
11	Etude Van Praet Ouest	Réaménagement de l'avenue Croix du Feu en voirie locale, avec création de routes dédiés aux modes actifs (piste cyclable) : Piste cyclable : Direction Bruxelles : élargissement du quai. Direction Vilvoorde : aménagement le long du mur de soutènement entre chaussée de Vilvoorde et BRYC. Pole Van Praet Ouest (en lien avec le Masterplan du BRYC) : aménagement en hub multimodal, concentrer les arrêts sur le pont, garantir des pistes cyclables séparées de part et d'autre du pont.	Clôturé	Les projets issus de l'étude devront être étudiés par des acteurs tels que Bruxelles Mobilité et la STIB
12	Unité de production d'hydrogène	Projet pour une unité de production d'hydrogène sur une partie de la parcelle du terminal à conteneurs	A déterminer	Port de Bruxelles – Bruxelles Energie
13	Chaussée de Buda et Digue du Canal	Réaménagement de l'espace public, en lien avec le BKP	Étude à lancer dans les 5 ans	Bruxelles Mobilité
14	Cyclostrade C216	Création d'une cyclostrade entre la frontière régionale, au niveau de la Chaussée de Haecht, et le site Josaphat, le long de la ligne ferroviaire L26.	Etude stratégique en cours	Beliris
15	Avenue Antoon Van Oss	Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle entre rue de Ransbeek et Chaussée de Vilvorde, en prolongation de ce qui sera fait sur l'avenue de Tyras dans le cadre du tram NOH.	Etude à lancer dans 5-10 ans	Bruxelles Mobilité
16	Bâtiment Infrabel	Développement d'un bâtiment administratif et logistique dans la zone situé près de la rampe d'accès au pont Albert / Rampe du Lion	Préparation demande PU	Infrabel
17	Extension STEP	l'expansion de la STEP avec une quatrième phase de traitement est nécessaire pour répondre à des réglementations européennes. Deux zones sont en étude pour l'implantation	En étude	Bruxelles Environnement
18	Connexion piétonne Haren	Création d'une connexion piétonne est-ouest entre le Canal et le boulevard de la Woluwe en longeant les talus de chemin de fer, dans le cadre d'un réseau de sentiers et chemins plus global à Haren.	En étude	Ville de Bruxelles

3.5 RÉSUMÉ DES DÉFIS ÉCONOMIQUES ET LOGISTIQUES POUR SCHAERBEEK-FORMATION

Le périmètre d'étude Schaerbeek-Formation est d'une importance stratégique pour le développement économique de Bruxelles. Il est relativement proche du centre-ville, mais néanmoins isolé du tissu résidentiel. Sa taille offre un potentiel exceptionnel. Afin de répondre au mieux aux nombreuses demandes, il est nécessaire de développer une vision d'ensemble. De nombreux acteurs sont impliqués dans le développement du site, avec un certain nombre de revendications d'espace à relativement court terme (ARP, STIB, Infrabel). Pour parvenir à un développement équilibré et durable, ces éléments devront être alignés et intégrés dans une vision à plus long terme. Il va de soi qu'un accord avec le propriétaire actuel des terrains et le coût de leur mise en état seront également des paramètres importants à cet égard.

Le site offre des opportunités spécifiques en termes d'accessibilité multimodale. Pour ce faire, l'infrastructure d'accès nécessaire doit être réalisée et/ou optimisée. Les différents acteurs et niveaux de pouvoir responsables ont un rôle à jouer : le niveau fédéral (Infrabel) doit assurer la connexion ferroviaire, et pour l'accès par la route vers le Ring, la coopération entre Bruxelles et la Flandre est indispensable. Pour dynamiser le transport par voie d'eau, le Port travaille dès aujourd'hui à l'agrandissement de son terminal à conteneurs et à l'aménagement de quais supplémentaires le long du canal. De plus, il étudie l'implantation d'un nouveau hub logistique multimodal.

Pour un développement cohérent, les activités économiques planifiées devraient exploiter autant que possible ces opportunités multimodales. Un bon équilibre entre les types et les formats d'activités économiques est privilégié pour obtenir un ensemble solide. Le développement d'un écosystème d'entreprises fécond nécessite un soutien actif et une (ré)orientation. Les synergies entre les activités et l'interaction avec le tissu économique environnant peuvent constituer un facteur de résilience. Les possibilités de lier le développement aux installations et aux projets relatifs à l'énergie (réseau de chaleur, hydrogène, biométhanisation...), à l'eau (canal, Senne...) et au paysage (paysage de coulisse, réseau récréatif...) méritent également d'être étudiées plus en détail.

Les secteurs économiques fréquemment cités pour Schaerbeek-Formation sont les activités productives, la construction, la distribution/logistique (hub logistique multimodal) et l'alimentation (avec un lien possible avec MABRU/CEFL). Chacun de ces secteurs œuvre en faveur de chaînes de production plus locales et d'une plus grande circularité, chaque fois reliés à la recherche, l'innovation et l'éducation. En outre, l'emploi et la valeur ajoutée du développement économique à Schaerbeek-Formation pour l'économie bruxelloise au sens large sont des préoccupations majeures.

Pour intégrer tout cela dans un ensemble qualitatif et spatial, le modèle de développement utilisé est également important. Le maintien d'une régie et d'un contrôle publics peut préserver les exigences de qualité spatiale et garantir un (re)développement cohérent à long terme. Selon les acteurs économiques interrogés, il est en outre important d'impliquer tous les acteurs économiques à un stade précoce du processus et de prévoir une certaine flexibilité afin de pouvoir anticiper les évolutions futures.

4. CONCLUSION

La zone de Schaerbeek-Formation revêt une importance stratégique pour la Région bruxelloise. Tant sa situation, au milieu des grandes infrastructures de transport et des pôles économiques, que sa superficie (55 ha de terrains à libérer) confèrent à la zone un potentiel important et unique.

La destination de cette zone **est le développement économique et logistique.** Qui plus est, la zone peut jouer un rôle important dans l'évolution vers une ville plus neutre sur le plan climatique. Ce document exploratoire se penche plus particulièrement sur les aspects économiques et logistiques. Les politiques, les tendances et les projets ont été clarifiés sur la base d'entretiens avec des parties prenantes principalement publiques, et complétés par des chiffres tirés de la littérature.

Les objectifs environnementaux (écologiques, hydrologiques, climatiques et paysagers) à atteindre ne sont pas abordés en détail dans le présent document, mais sont disponibles auprès d'autres sources. La Région étudie également les possibilités de répondre à court terme à certaines questions spatiales urgentes pour le bon fonctionnement du métabolisme urbain.

En résumé, la vaste zone dont on parle semble globalement assez limitée pour répondre à toutes les demandes d'espace. La vision globale devra donc rechercher les synergies, l'utilisation multiple de l'espace, la planification dans l'espace et dans le temps (transition et implantation temporaires / court et long terme), l'intégration avec les fonctions existantes dans la mesure du possible. **Des choix clairs devront être faits.** De plus, Schaerbeek-Formation peut jouer un rôle dans le contexte métropolitain. La collaboration entre les régions sera déterminante à ce niveau. Cette étude prospective veut contribuer à mettre en évidence certains de ces défis.

Comme indiqué dans l'introduction de cette étude, beaucoup de choses n'ont pas pu être étudiées dans le temps limité imparti. D'une part, ce document est un prélude à l'approfondissement des thèmes économiques (avec la contribution des acteurs de terrain, des organisations faîtières, des plateformes de parties prenantes[25] et des experts), et d'autre part, il peut être complété par les autres défis cités.

À la page suivante, certains des éléments clés de cette analyse économique sont rassemblés dans une analyse SWOT.

[25] En voici quelques exemples :

Bruxelles Économie et Emploi : concertation économique ; BM : Commission régionale de la Mobilité – section marchandises

Organisations faîtières et plateformes de parties prenantes : généralités : Brupartners ; entreprises liées au port : Communauté Portuaire Bruxelloise ; construction : Embuild ; alimentation : Fevia, etc.

FIGURE 45 : ANALYSE SWOT ÉCONOMIQUE DE SCHAERBEEK-FORMATION

Strengths	Weaknesses
Situation centrale dans la zone métropolitaine de Bruxelles	Anciens terrains ferroviaires n'appartenant pas à la Région bruxelloise
Situation isolée par rapport aux zones habitées	Coût de l'aménagement des sites en vue de leur exploitation
Grande surface supplémentaire à redévelopper	Mauvais accès et saturation du réseau de voirie supérieur
Grande emprise publique sur les terrains : terrains publics et droits de préemption	Pas encore d'accès ferroviaire
Tissu économique existant riche	Pénurie de main-d'œuvre sur le marché du travail (en particulier en ce qui concerne les profils techniques)
Utilisation croissante de la voie d'eau pour le transport de marchandises	Il n'existe pas d'étude économique transversale récente pour la zone
Opportunities	**Threats**
Accès trimodal	Des responsabilités éclatées entre les acteurs et les niveaux politiques
Possibilité d'activités à grande échelle	Concurrence entre les régions
Création d'un écosystème d'activités économiques (y compris l'innovation, la recherche, la formation...)	Fonctions prévues qui n'exploitent pas suffisamment la multimodalité du site
Des cadres politiques ambitieux peuvent soutenir et guider le développement économique (Shifting Economy, Good Move, productive.brussels...)	Découplage entre la vision et la mise en œuvre, avec trop peu de flexibilité pour les développements et évolutions ultérieurs
Synergies avec les activités et infrastructures existantes en matière de métabolisme urbain	La demande de sites dépasse l'offre, ce qui entraîne une concurrence entre les fonctions et les acteurs
Importante source d'emploi, en particulier pour les personnes peu qualifiées	Développements insuffisamment liés à ou desservant Bruxelles
Possible d'accueillir des activités qui ne peuvent pas être intégrées dans le tissu urbain résidentiel ou mixte	Réponse aux besoins urgents d'espace sans développement cohérent à long terme
Réponse aux évolutions actuelles et aux projets pilotes des secteurs économiques (circularité, logistique, modes de production, sources d'énergie...).	Automatisation des processus économiques
Lien entre la logistique et les activités de production	Déséquilibre entre l'activité économique et les autres fonctions (loisirs, nature...)