

TABLE RONDE #1

SCHAERBEEK-FORMATION

**Workshop participatif dans le cadre de la mission
de l'élaboration d'une vision d'ensemble**

MAI 2024

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	3
2.	Vision d'ensemble pour Schaerbeek-Formation.....	4
3.	Table Ronde #1	7
3.1.	Objectif et format	7
3.2.	Discussions et échanges.....	8

COLOPHON

Auteur

perspective.brussels
rue de Namur, 59 – 1000 Bruxelles

Date de réalisation

mai 2024

Contact

schaerbeek.formation@perspective.brussels

schaerbeek.vorming@perspective.brussels

1. INTRODUCTION

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté Perspective pour l'élaboration d'une vision sur le site stratégique de Schaerbeek-Formation. Cette vision portera principalement sur la destination de l'ancienne zone ferroviaire, aujourd'hui désaffectée. Elle proposera également une vision stratégique d'ensemble pour le territoire allant de la limite régionale, au nord, à l'îlot comprenant Mabru, CEFL et Dockx au sud. Une fois la vision validée par le gouvernement, elle sera traduite sous forme d'outil planologique.

Une équipe pluridisciplinaire autour du bureau ORG a été désignée afin d'élaborer cette vision. Ses missions sont:

- > Réfléchir à l'aménagement d'un pôle économique et logistique profitant de l'accès trimodal de la zone (route, eau, train), qui est unique dans la Région, et cohérent avec ses ambitions climatiques.
- > Prévoir la mise à ciel ouvert de la Senne et le développement du maillage vert et bleu.

Depuis son lancement, la mission est conçue pour être accompagnée d'un processus de participation qui permettra d'impliquer les acteurs concernés et le grand-public. Dans ce cadre a eu lieu la première table ronde, de rencontre et échange avec les acteurs concernés, des secteurs public et privé et de la société civile.

Des initiatives d'information et d'échange à destination du grand public suivront dans la suite du processus.

2. VISION D'ENSEMBLE POUR SCHAERBEEK-FORMATION

Le périmètre d'étude se situe au sein d'une des plus grandes zones d'activités économiques et logistiques de la ville, située le long de l'axe du canal, au nord de la Région. Elle accueille aujourd'hui des voies ferrées, des activités productives, des services logistiques ainsi que de grands équipements liés au « métabolisme urbain » (incinérateur de déchets, station d'épuration des eaux, ...).



Figure 1 : Périmètre d'étude et dénomination de ses zones

Au centre du périmètre, la zone 4, était occupée par des voies ferrées qui ont été progressivement enlevées. Un schéma directeur a été approuvé par le gouvernement en 2013 afin de définir la restructuration de la zone et ses abords. Ce plan proposait la réalisation d'une plateforme logistique multimodale intégrant le cluster alimentaire de Mabru et CEFL, d'un quartier mixte (logement/activités économiques) et d'un campus avec un équipement de grande envergure.

Ces dernières années, une nouvelle dynamique s'est profilée autour du site, en imposant la réalisation d'une nouvelle vision sur cette partie du territoire. Il s'agit notamment des évolutions suivantes : la réalisation d'un équipement de grande envergure n'est plus envisagée, le bail emphytéotique de Mabru/CEFL a été prolongé jusqu'en 2042, plusieurs objectifs environnementaux ont été développés et précisés (dont ceux indiqués dans le [BKP – Plan de qualité paysagère et urbanistique du canal](#)).

Les principes stratégiques suivants, validés par le gouvernement, constituent les lignes directrices pour l'aménagement de la zone 4 :

- Développement d'un parc d'activités économiques destiné à des activités exemplaires (Citydev) ;
- Développement d'un pôle logistique, avec implantation d'une **plateforme logistique multimodale** (Port de Bruxelles) ;
- Maintien sur le site d'une infrastructure ferroviaire permettant une **desserte trimodale** de la zone (Infrabel) ;
- Projets d'**équipements logistiques** (ABP, STIB, ...) ;
- **Mise à ciel ouvert de la Senne** (Bruxelles Environnement) et développement d'une **trame verte tout au long du site**, sur base du principe du coulisses¹ préconisées par le BKP et en prenant en compte la gestion intégrée des eaux pluviales et le réseau écologique.

Les terrains de cette zone appartiennent actuellement à la SFPIM, à Infrabel et à la SNCB (plusieurs parcelles).

Les enjeux suivants concernent cette mission :

- > **Mix programmatique économique, logistique et services publics répondant aux besoins régionaux** : Le programme devra répondre à des besoins régionaux et à des objectifs d'exemplarité. Des secteurs comme l'alimentation et la circularité aujourd'hui font l'objet d'une attention particulière au sein de divers documents stratégiques (Good Food, Shifting economy, ...).
- > **Maillage écologique et paysager territorial, particulièrement liés à la mise à ciel ouvert de la Senne et paysage de coulisses BKP** : Un travail sur la préservation de la biodiversité et sur la qualité des paysages sera à réaliser. Ce maillage écologique devra aussi renforcer les corridors écologiques entre le canal et les quartiers avoisinants, ainsi que jouer un rôle dans la gestion des eaux pluviales.
- > **Multimodalité logistique (ferroviaire, fluviale, routière)** : Le site bénéficie d'une multimodalité logistique qui est unique dans la Région. Elle constitue un atout majeur au regard des ambitions climatiques et une opportunité pour réduire l'impact du transport de marchandises.
- > **Economie circulaire et écosystème d'entreprises** : L'évolution vers une économie circulaire nécessite la mise en place de réseaux et infrastructures aujourd'hui inexistantes ou peu présents. Les disponibilités foncières dans la ville étant limitées, le site constitue une opportunité unique pour répondre à une partie de ces nouveaux besoins.
- > **Mobilité active à échelle métropolitaine** : Plusieurs grandes infrastructures urbaines dans la zone (canal, voies ferrées, autoroutes, etc.) constituent des barrières urbaines qui compliquent la mobilité douce. Quel réseau mettre en place pour favoriser la mobilité active ?
- > **Mobilité d'entrée de ville et desserte industrielle** : La zone est traversée par deux types de déplacements, voyageurs et marchandises, aux caractéristiques différentes. Il s'agit d'analyser la manière dont la zone devra se connecter aux axes routiers existants en prenant ceci en compte.

¹ Les « coulisses » sont des espaces verts linéaires en pleine terre, avec des plantations qui contribuent à l'identité paysagère et avec des qualités écologiques (et hydrologiques). Plus de précisions sont apportées dans le document du BKP.

- > **Intégration urbaine et liens avec les quartiers avoisinants** : Le type de lien souhaité/visé avec ces quartiers est à analyser et définir dans le cadre de la vision, dans ses différents aspects (mobilité, paysage, etc.).



Figure 2 : Vue aérienne de Schaerbeek-Formation (Source : ORG - BBS)

3. TABLE RONDE #1

3.1. OBJECTIF ET FORMAT

Cette première Table Ronde a eu lieu le 23 novembre dernier. Elle a réuni des représentants du secteur public, de la société civile, des citoyens et des riverains. L'objectif de cette première Table Ronde était de :

- > Informer les acteurs ;
- > Créer un espace où chacun puisse exprimer ses attentes / points d'attention et entendre ceux des autres ;
- > Permettre une réflexion qui va au-delà des intérêts propres, vers une identification commune des enjeux du site.

La rencontre s'est réalisée sous un format de workshop. Après une présentation du cadre et des objectifs de la Vision par la maîtrise d'ouvrage et des grands enjeux identifiés par le bureau d'étude, des tables rondes interactives ont été organisées selon les concepts et questions suivantes :

- > Tables de discussion : Qui êtes-vous ? Qu'est-ce qui vous a incité à consacrer du temps à cette table ronde aujourd'hui ? Pour vous, qu'est-ce qui ferait la réussite de ce projet ?
- > World café :
 - Développement économique ;
 - Mobilité & logistique ;
 - Paysage, eau & biodiversité ;
 - Identité, image et exemplarité.

Les invités à cette première table ronde ont été très divers : administrations bruxelloises, associations de riverains, représentants du secteur économique et logistique, associations de défense de la nature et l'environnement, Conseils d'avis, experts académiques, propriétaires de terrain, acteurs ferroviaires fédéraux, etc.



Figure 3 : Moments de présentation et d'échange lors de la Table Ronde (source : ORG - Common Ground)

3.2. DISCUSSIONS ET ÉCHANGES

Ci-après nous reprenons les principaux éléments que nous avons retenus de ce premier workshop et les sujets revenus le plus fréquemment. Ce document ne prétend pas être complet. Il constitue une synthèse et ne reprend pas toutes les idées/remarques/préoccupations/suggestions qui ont été amenées lors de la rencontre. Il va de soi que l'entièreté des échanges a été transmise au bureau d'études et à la maîtrise d'ouvrage, qui étudieront si et comment celles-ci peuvent être intégrées dans la suite du processus.

1. Déroulement des discussions et échanges

Les discussions lors du workshop se sont déroulées dans ambiance très constructive, ce fut une matinée inspirante. Les participants ont transmis leur préoccupations, ambitions et points d'attention dans un climat constructif et d'écoute. De nombreux participants ont exprimé leur gratitude pour cette implication précoce dans le processus. Les acteurs ont de grandes ambitions pour le développement de Schaerbeek Formation et sont intéressés par les prochaines étapes du processus.

2. Equilibre entre activités productives/logistiques et nature

La plupart des acteurs comprennent qu'un équilibre doit être trouvé entre l'implantation d'activités productives/logistiques d'une part et la sauvegarde/ le développement de la nature (maillage vert/bleu et Senne) d'autre part, même si leur préoccupation principale tend souvent plutôt vers l'un ou l'autre de ces aspects. Il a également été demandé par certains participants qu'une compatibilité soit retrouvée entre les 2. Certains acteurs ont également établi un lien entre les deux, en signalant que si l'on vient détruire la valeur naturelle de la zone de l'ancien terrain ferroviaire, il faut que ce soit pour « une bonne raison » (par ex: activités qui contribuent aux ambitions climatiques/environnementales, etc.).

3. Ambitions et besoins importants pour les activités exemplaires

De manière générale, les participants ont exprimé une grande ambition envers les activités à implanter sur la zone. La plupart sont demandeurs d'y prévoir des activités exemplaires qui mènent Bruxelles vers la transition économique (activités en lien avec la Shifting economy, l'économie circulaire, la gestion des déchets et l'« urban mining », l'alimentation durable...). Les acteurs en lien avec ce type d'activités ont exprimé également un besoin d'espaces pour pouvoir développer ces activités au sein de la Région. Un enjeu souligné également par certains participants et l'importance de trouver des synergies entre fonctions. L'insertion de personnes moins qualifiées et la création d'emploi ont également été mentionnés comme besoins auxquels il est nécessaire de répondre.

4. Plateforme logistique et activités au service des bruxellois

La plateforme multimodale est généralement considérée comme une opportunité majeure. Certains participants signalent qu'il faudra prêter attention à créer un écosystème d'activités au service des bruxellois et de la transition économique bruxelloise (pas une « simple » escale dans le réseau international, servir à l'approvisionnement de Bruxelles, etc.), avec une chaîne logistique claire associée à la plateforme et son rôle.

Le déplacement de l'Avenue de Vilvorde est évoqué à plusieurs reprises, sur la base de la possibilité de relier plus directement l'avant-port et le nouveau développement (et ainsi de relier de manière optimale les entreprises au canal).



5. Rôle important de la zone 4 pour la biodiversité

Des participants ont signalé que le terrain de la zone 4 accueille un milieu rare et très important pour la biodiversité dans la Région, en raison de la nature qui y est présente ainsi que de sa surface, la Région manque de milieux ouverts de grande surface. Ils ont rappelé que la perte de biodiversité est l'une des plus grandes menaces pour la planète et que d'autres terrains non bâtis le long du canal ont été construits ces dernières années sans respect particulier pour la biodiversité existante. Il a également été souligné qu'il est très difficile de reconstruire des environnements existants (sur place ou ailleurs). Ces éléments sont essentiels à prendre en compte dans la conception et mise en place du réseau d'espaces verts de la vision.

Les participants ont indiqué que l'ouverture et renaturation de la Senne, prévues dans la mission de Perspective, vont permettre le développement de milieux humides. Celle-ci et les « coulisses », prévues également dans la Vision, peuvent offrir des fonctions écosystémiques mutualisées pour les activités productives/logistiques sur le site. Le rôle du site actuel et de son futur maillage vert/bleu est important également pour l'aération de la ville, la réduction de l'effet îlot de chaleur, le tamponnement et infiltration des eaux pluviales, les vues et le paysage,... Les participants ont apporté des points d'attention et des réflexions sur la manière dont les espaces verts (« coulisses ») doivent être conçus et mis en œuvre, afin de répondre à l'ensemble de ces rôles.

6. Attention aux nuisances pour les riverains

Les riverains ont exprimé leurs préoccupations vis-à-vis des nuisances potentielles et demandent que les nuisances vis à vis d'Haren et les zones vertes soient limitées au maximum. Ils demandent également qu'une attention soit portée au paysage depuis cette zone.

Certains participants ont signalé que des nuisances telles que la poussière, les odeurs et le bruit se propagent loin et perturbent également la nature. Ils demandent que Schaerbeek-Formation ne devienne pas la zone où sont placées toutes les fonctions indésirables ailleurs et que la pertinence d'implanter certaines activités sur la zone (et pas ailleurs) soit évaluée.

7. Manque de liaison fluide vers R22/R0 et réduction du trafic routier de marchandises

Les participants ont pointé les enjeux de mobilité tant à l'échelle du territoire (trop de congestion du trafic), qu'en termes d'accessibilité du port et des nuisances dans les quartiers environnants du fait du manque de liaison fluide vers le R22/R0.

La plupart des participants voient la multimodalité du site comme une opportunité majeure pour réduire le trafic de camions en faveur du transport fluvial/ferroviaire. Pour certains participants, la seule condition dans laquelle il semble acceptable qu'un trafic de marchandises plus important soit attiré vers la zone est si cela entraîne une diminution du trafic de marchandises dans le reste de la Région (besoin d'une chaîne logistique claire).

8. Mauvaises connexions en transport public et modes actifs

Les mauvaises liaisons en transport public et pour modes actifs dans la zone ont été pointées. Les participants ont fait référence au manque d'infrastructures sûres pour les cyclistes et les piétons, ainsi qu'à l'effet de barrière de la zone et au besoin de « décroiser » Haren.

9. Volonté de construire une histoire positive et d'intégrer les bruxellois

Il est ressorti également dans les discussions la volonté de construire une histoire positive, d'impliquer les Bruxellois (même si des logements ne sont pas prévus, ni souhaités), d'éviter les espaces monofonctionnels et intégrer des fonctions intéressantes pour l'ensemble des citoyens. Par exemple, la Senne et ses berges peuvent aussi servir de réseau piétonnier, ajouter une fonction récréative et pédagogique, rendre visibles les activités productives et comprendre d'où viennent nos produits alimentaires, nos matériaux de construction, permettre des occupations temporaires et des phases/projets d'expérimentation qui serviront au projet, etc.

Il a été dit en ce sens que le site a déjà aujourd'hui une identité grâce à son passé et ce serait une erreur de repartir complètement de zéro, le paysage et l'identité devraient être conçus à partir de l'existant. Il a également été demandé de prêter attention à l'accessibilité visuelle du quartier, les perspectives ouvertes étant assez rares dans la région.

10. Gouvernance, participation et rencontre avec société civile depuis le début du processus

La consultation/rencontre avec des acteurs concernés et des représentants de la société civile, dès le début du processus, a été positivement accueillie. Il a également été demandé d'informer le grand public et de fournir plus d'informations sur l'état des lieux. Certains acteurs se sont intéressés au sujet de la gouvernance et sont demandeurs de table de discussion à ce sujet. Comment un tel espace peut-il être géré de manière évolutive, en fonction des besoins effectifs à un moment donné dans le futur ?