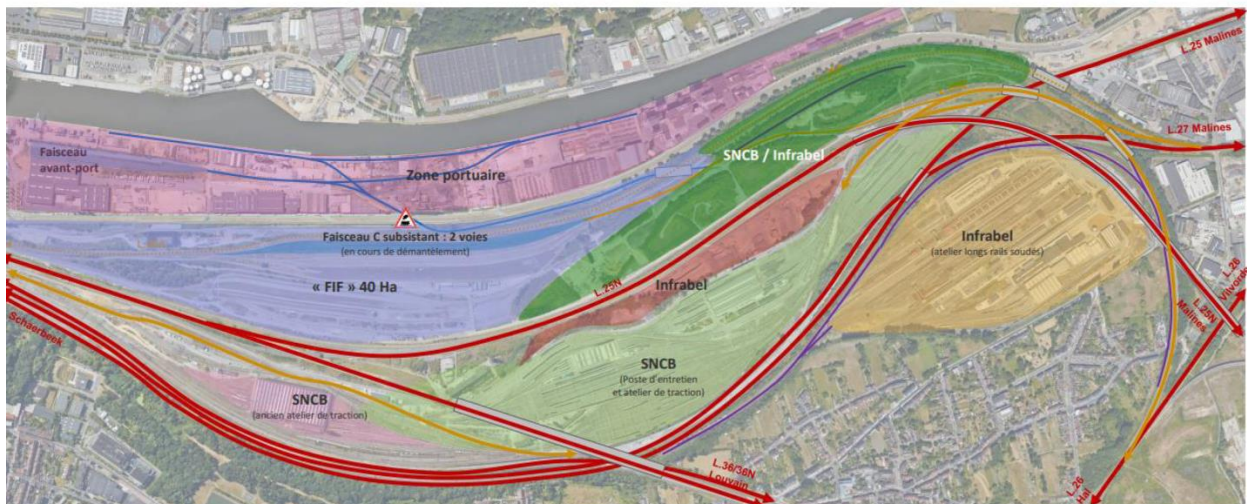


## Compte rendu promenade à vélo Schaerbeek-Formation

Schaerbeek-Formation est une ancienne [gare de triage](#) et un nœud ferroviaire d'une taille gigantesque au nord de la gare de Schaerbeek et à l'ouest de Haren. Un coup d'œil sur la carte suffit pour comprendre que les distances sont trop importantes pour une promenade à pied, nous avons donc exploré le site à vélo. Le tour a vite affiché complet. Plus de quarante cyclistes ont saisi cette occasion unique de visiter le site, d'habitude inaccessible, pour tenter de résoudre une série de mystères. Voici le compte rendu.

### Introduction

Le terrain est encore et toujours utilisé pour nettoyer et entretenir les trains. En 2011, une partie du site est encore envisagée pour implanter notre [temple national du football](#). Par contre, il n'en est déjà plus question dans le [schéma directeur de Schaerbeek-Formation](#) de 2013, dont l'axe central est une plateforme logistique en liaison avec l'eau et la voie ferrée. Ensuite, silence radio. La seule certitude est que le [Fonds de l'infrastructure ferroviaire](#) (FIF) veut aujourd'hui vendre 40 hectares de terrain. La SNCB et Infrabel (qui avant 2005 formaient encore une entité unique, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges) restent les propriétaires et les utilisateurs de l'autre partie du site. La carte ci-dessous présente une vue générale du site et de ses propriétaires. Les discussions actuelles portent principalement sur la zone en bleu.



Après une longue période de calme plat, les choses commencent néanmoins à bouger et nous découvrons cette citation surprenante dans l'accord de gouvernement (2019-2024) : « Le Gouvernement lancera par ailleurs une étude globale sur l'opportunité d'opérer une remise de la Senne à ciel ouvert sur le site de Schaerbeek-Formation. » Il fait aussi explicitement le lien avec la crise climatique. Le moment est venu pour un état de la situation ! Avanti ! Ou pas ?



Un léger vent de panique se met à souffler devant un portail fermé qui aurait dû être ouvert. Quelques appels téléphoniques plus tard, les portes s'ouvrent ! C'est une troupe enthousiaste qui donne ses premiers coups de pédale en Terre promise.

## 1. Perspective

Du haut du talus, nous bénéficions d'une vue panoramique sur les environs. C'est-à-dire sur l'immense zone concernée par le projet, mais aussi sur la zone naturelle voisine, le « Moeraske », la zone industrielle le long du canal, Neder-over-Heembeek, le viaduc de Vilvorde et la tour UP-site. Il suffit de grimper de quelques mètres pour qu'une grande partie de la vallée de la Senne se déroule sous nos pieds. C'est là que le premier intervenant puis la deuxième intervenante prennent la parole.

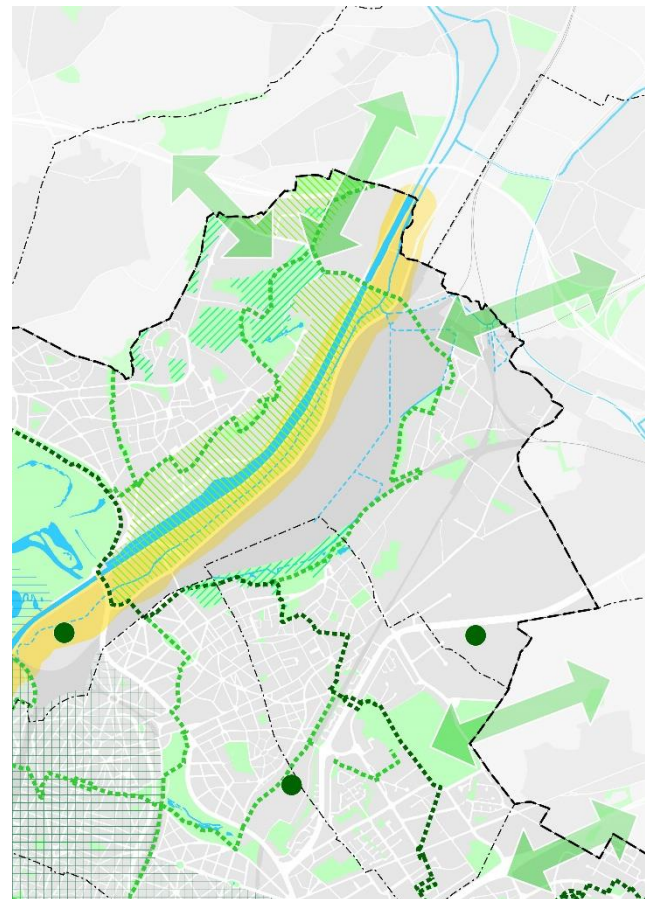


Thomas Van den Boogaerde, chargé de projet Stratégie territoriale chez **Perspective**, nous présente le contexte spatial et les principales intentions politiques. Pour ce faire, il se base sur deux cartes du Plan Régional de Développement Durable (**PRDD**) et sur un schéma du [plan de qualité paysagère et urbanistique](#) (BKP, pour Beeldkwaliteitsplan) pour la zone du canal. Les deux sont des *visions* stratégiques, donc pas des projets finalisés.



### Logistique et production économique

Dans le PRDD de 2018, Schaerbeek-Formation correspond à une « grande réserve stratégique » au cœur de Bruxelles, avec pour principales fonctions la *logistique* et la *production économique*. Celles-ci ne sont pas encore concrétisées précisément, mais fournissent l'orientation générale pour le développement de cette zone. Le Port de Bruxelles reviendra plus en détail sur ce point par la suite.



### Réseau écologique

Dans le même temps, le PRDD admet que le site s'inscrit dans un réseau vert interrégional plus vaste. Vérifiez les flèches sur la carte. La valeur écologique de Schaerbeek-Formation ne réside pas seulement dans le site proprement dit, mais aussi dans son emplacement au sein du réseau écologique bruxellois dans son ensemble et dans ses liens avec les zones avoisinantes. Ce qui vaut pour la situation actuelle du site ainsi que pour la manière dont il peut être développé en vue de devenir un maillon important de cette chaîne.

## Plan de qualité paysagère et urbanistique (BKP)

Le développement de Schaerbeek-Formation tient compte également du [plan de qualité paysagère et urbanistique](#) (BKP) qui doit renforcer la qualité paysagère de la zone du canal (et donc de la vallée de la Senne), notamment au sein des innombrables plans de développement qui y sont rédigés. Si la qualité paysagère a déjà été mise en avant par le passé (?) comme lubrifiant pour de nouveaux logements chics au bord de l'eau, le maintien et une meilleure intégration des activités de production y prennent de plus en plus d'importance.

Le BKP s'articule autour de deux grandes idées : le développement de coulisses vertes le long du canal (et perpendiculairement à lui) et la remise à ciel ouvert de la Senne. Ces « coulisses » peuvent également servir de points de vue ouverts sur l'eau, avec ou sans accès à la rive.

La réflexion du BKP, avec l'application de ces principes à Schaerbeek-Formation et plus spécifiquement dans la zone qui sera « libérée » d'ici peu, les fameux 40 hectares que le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF) est en train de vendre. Voici ce que cela donne :



Attention, cette première vision date de 2019. La Senne y resurgit pour la première fois et s'y dessine même une timide tentative de « coulisses », « corridors » qui sont des sortes de bras verts traversant la zone industrielle. Beau début. C'est par ces principes aussi que Bruxelles Environnement entend y tenir de hautes ambitions paysagères (voir ci-dessous).

## Les enseignements de Perspective

A ce stade aucune décision n'est encore prise pour la destination du site mais on se focalise sur différentes dimensions importantes : développement économique, environnement, mobilité, etc. Concrètement, la vocation logistique/industrielle est bel et bien confirmée, tandis que le lit dévié de la Senne fait désormais partie des analyses et discussions en cours.

Perspective participe également au processus interrégional de réflexion (encore un autre, notamment via la plateforme [BUDA +](#)), et –nouveau !- une étude de mobilité a été entamée pour tenter de comprendre l'impact cumulé de tous les projets en chantier autour du Ring à proximité, en Flandre ou à Bruxelles.

Autre info intéressante : sur Schaerbeek-Formation se trouvent encore quelques bâtiments historiques, dont un bunker de la Deuxième Guerre mondiale et un dortoir de la résistance. Ce [bunker](#) a été [classé](#) en 2019, mais le dortoir et ses [fresques](#) ne le sont pas encore. Une des personnes présentes a donc suggéré à Perspective de les protéger.

## 2. Natagora



*Amandine teste les connaissances ornithologiques des personnes présentes. Quel oiseau pourrait couvrir sur le bâtiment à l'arrière-plan ?*

Surveiller et renforcer la biodiversité, voilà une priorité pour l'association Natagora, très active à Bruxelles. Par exemple sur le [site Josasaphat](#), mais aussi et depuis quelques mois sur Schaerbeek-Formation, sous l'impulsion de quelques bénévoles.

Amandine Tiberghien (Natagora) fait elle aussi le lien entre Schaerbeek-Formation et les zones avoisinantes de la Région : l'ensemble fait partie d'un réseau écologique plus vaste encore. À Bruxelles, le [réseau écologique](#) se subdivise en trois zones, décrites dans le [plan Nature](#) : des zones centrales (à haute valeur biologique), des zones de développement (à valeur biologique moyenne ou haute valeur biologique potentielle) et des zones de liaison (site qui par ses caractéristiques écologiques favorise la dispersion ou la migration des espèces).

La réponse est le faucon crécerelle.

Le Moeraske et le parc Walckiers juste à côté de Schaerbeek-Formation possèdent officiellement le statut « le plus élevé ». La friche de Schaerbeek Formation proprement dite se compose de « zones de



*Ce lézard des murailles raffole des environnements chauds et rocailleux comme Schaerbeek-Formation.*

développement » et de « zones de liaison » entre les voies ferrées. C'est en fait une seule et gigantesque zone de liaison car un grand nombre de plantes et d'animaux se déplacent le long de lignes de chemin de fer (et surtout des talus). Naturellement, le canal et la Senne sont aussi des éléments de liaison importants. Ce qui amène parfois des surprises. Depuis plusieurs années, un couple de petits gravelots niche un peu plus loin au bord du canal, sur un parking réservé aux bennes à ordures.

Mais les recensements du site viennent à peine de commencer, si bien que la biodiversité actuelle est encore mal connue. Ce qui est par contre très clair, c'est qu'elle est d'ores et déjà extrêmement riche et que le potentiel est immense. Nous observons un grand nombre d'oiseaux migrateurs, des insectes, des plantes et même des reptiles exceptionnels pour Bruxelles (dont des lézards, grands amateurs de sols chauds et rocailleux).

Natagora estime que près de 900 espèces vivent sur le site et alentour (la liste provisoire se trouve [ici](#)). Les talus ou remblais méritent une mention spéciale en raison de leur valeur écologique élevée.

Les bâtiments construits sur le site présentent eux aussi une certaine valeur écologique. L'un d'eux abrite par exemple un couple de faucons crécerelles. Et une énorme colonie d'hirondelles de fenêtre niche dans la meunerie CERES, pas loin sur le canal. Elles viennent chasser au-dessus de Schaerbeek-Formation.

Natagora met en place une **gestion dynamique** d'endroits comme Schaerbeek-Formation. Cette gestion ajuste la présence d'activités productives à celle des espèces, par exemple sous la forme d'usages différés dans le temps. Citons notamment les cavités dans le sol dans lesquelles les oiseaux viennent nicher. En période de couvainon, la



*De nombreux remblais accueillent une grande biodiversité et jouent un rôle primordial dans la diffusion d'espèces végétales et animales.*

circulation sur le site peut être déviée pour ne pas les déranger. Laisser intacts certains habitats ou éléments paysagers (arbres, haies, etc.) est également envisageable. Amandine cite aussi le projet [Life quarries](#), qui maintient le rôle des carrières en activité comme lieu propice pour certaines espèces.

Quoi qu'il en soit, il importe donc d'identifier au plus vite les zones les plus vulnérables aux perturbations et celles qui présentent un grand potentiel de développement écologique. Le site fait converger des intérêts différents : l'élaboration d'un réseau vert et bleu et le développement industriel avec une gestion dynamique.

### 3. Viabuild

L'entreprise [Viabuild](#) est « spécialisée dans les travaux de voirie, de démolition, de terrassement, d'asphaltage, de désamiantage, de génie civil et de rénovation d'égouts ». Présente sur le site et opérateur important du métabolisme urbain, elle collecte les gravats (et débris de béton), l'asphalte, la terre et le sable, qu'elle transforme en matériaux pour les travaux de voirie par exemple. L'opération fournit notamment des matériaux de fondation et du sable tamisé. Sa concession arrive à échéance en 2028. Son équipe compte de 4 à 5 collaborateurs et jusqu'à 10 en période de pointe.



*A star is born, Diederik face à la caméra de Bruzz.*

Diederik De Pauw : « Environ 85 % des gravats que nous traitons proviennent de la Région bruxelloise, et les matériaux obtenus sont à leur tour presque entièrement utilisés à Bruxelles. Quant au sable tamisé, nous en livrons aussi en dehors de Bruxelles (Wallonie, Flandre). Ce site n'a pas de débouché sur l'eau, mais un peu plus loin, à Neder-over-Heembeek, nous possédons un terrain équipé d'un quai pour le transport par bateau. » Une condition pour l'obtention de la concession à cet endroit.

Le travail de Viabuild à Schaerbeek-Formation se déroule en plein air, sans branchements électriques. Ses machines sont donc alimentées par des moteurs diesel, qui doivent respecter les normes bruxelloises en matière de NOx. Mais même sans électricité, ses collaborateurs se plaisent ici. Non seulement parce que le site est bien situé, mais aussi parce qu'il est suffisamment spacieux et qu'on peut encore y faire beaucoup de bruit, comme dans le bon vieux temps. Pour certaines activités, être loin de zones résidentielles constitue un avantage.



En Belgique, l'activité de Viabuild se révèle très complexe, car chaque région a ses propres normes. Si bien que ce qui est considéré comme des « déchets » dans l'une est assimilé à une matière première ou à de la terre dans l'autre. Et lorsqu'un matériau devient tout à coup un « déchet », il faut le traiter différemment. Avec pour effet pervers que de la terre a déjà été chargée sur un camion et transportée dans une autre région quand il s'avère qu'elle est devenue un déchet ou qu'elle ne peut plus être utilisée pour une application spécifique.

À ce propos, la zone dans laquelle travaille Viabuild contient énormément de couches de terre entassées les uns sur les autres, mais pas par Viabuild. Les déplacer coûterait cher en temps et argent : il faudrait en effet commencer par les analyser puis demander les permis nécessaires. En principe, ces « terrils » ne peuvent pas rester là car après 3 ans de stockage le site est désormais assimilé à une décharge et il faut dès lors un permis spécial pour y maintenir les terres. En plus, l'évacuation et la dépollution de terres coûte beaucoup. Dès lors le propriétaire pourrait envisager d'amortir ce coût par un développement plus rentable du site.

Faut-il vraiment raser ces « terrils » ? Natagora remarque que ces collines « illégales » peuvent présenter un intérêt écologique. Une solution créative est-elle envisageable ? Quoi qu'il en soit, un « terril » de ce type introduit aussi un peu de variation dans le paysage. Une idée à reprendre dans le plan paysager qui doit encore être rédigé ?



A ce propos, la législation devrait changer à l'avenir afin de traiter les sols excavés comme une ressource et non un déchet. Notre nouveau projet de recherche action participative Super Terram envisage d'explorer ces questions. [Plus d'infos ici.](#)



Diederik termine en précisant que ce site est souvent victime de dépôts clandestins, surtout le week-end (quand personne n'est présent). Ce qui signifie qu'il faut évacuer une certaine quantité de déchets, dont des plaques d'amiante, au début de chaque semaine.

*Tas de déchet problématique ou élément paysager intéressant ?*

## 4. Bruxelles Environnement

Martin Ohsé travaille pour Bruxelles Environnement, au département Eau. Il présente la vision de cette administration pour Schaerbeek-Formation, avec aussi un lien avec les environs et les plans stratégiques existants.

Selon lui, le site est important pour sa valeur paysagère, sa place dans le réseau écologique, son rôle récréatif (mobilité douce) et son rôle économique (transport de marchandises, logistique, etc.).

L'infiltration des eaux et la lutte contre les inondations y sont particulièrement importants. La ville de demain ne peut plus laisser l'eau s'écouler sans rien faire. Concrètement, il faut réfléchir au rôle de la Senne au sein de cette zone. La rivière traverse Bruxelles sur environ 14 km, avec un parcours visible sur presque 5 km.

Un peu plus au Nord, à côté de la station d'épuration, la Senne vient d'être mise à ciel ouvert sur moins de 200 m. Cette expérience fournit énormément d'enseignements sur la complexité d'une telle opération. On ne se limite pas à la restauration du cours d'eau, il faut aussi aménager des « berges naturelles » (qui ont leur rôle à jouer en cas d'inondation), penser à l'impact qu'on espère positif sur la biodiversité présente et être attentif aux espèces qui reviennent spontanément ou pas.



*Schaerbeek-Formation a un rôle important à jouer dans l'infiltration des eaux et la lutte contre les inondations. Bruxelles Environnement a fait sa part de travail.*

Dans ses plans, Bruxelles Environnement se base sur le Plan de qualité paysagère et urbanistique (BKP). La Senne n'est pas seule à jouer un rôle : des coulisses vertes (évoquées plus haut par Thomas) reliées à la rivière ont elles aussi leur mission à remplir. Mais comment connecter ces coulisses (des sortes d'affluents) à la Senne ? Et comment transformer le tout en un réseau vert et bleu digne de ce nom ? La Senne devra de toute façon être déviée vers un nouveau lit. Il semble y avoir un consensus sur son tracé futur (cf. BKP). Quant au nombre, à la forme et à la largeur de ces coulisses par contre, rien n'a encore été décidé. Il faut dire qu'elles auront un impact non négligeable sur l'emplacement des activités économiques, leur organisation et leur programmation.

Les coulisses servent à stocker l'eau de pluie -collectée dans la zone industrielle par exemple- ainsi que l'eau de la Senne en cas d'inondation en cas de fortes pluies pour lui laisser le temps de s'infiltrer dans le sol. En ces temps, ce n'est pas un luxe inutile. Donner à l'eau le maximum de temps pour percoler et se préparer à des pluies abondantes est le seul moyen de planifier notre ville en cette année 2021. Heureusement, Bruxelles Environnement met la barre haut avec des affluents larges et nombreux qui traversent la zone industrielle au départ de la Senne et se réduisent à rien vers l'avenue de Vilvorde.

Des négociations serrées sont en cours mais nous croisons déjà les doigts pour que le scénario le plus exigeant l'emporte.

En bref, face aux nouvelles exigences, trouvons de nouveaux moyens et prenons-le par l'autre bout. Commençons par un projet paysager et écologique et ensuite seulement, prévoyons la place pour les développements économiques souhaités, à concrétiser de manière évolutive.

## 5. Port de Bruxelles



Valérie Tanghe, manager du cluster portuaire au Port de Bruxelles, nous parle de la vision du Port pour le site.

Avant toute chose, le Port est un maillon important dans le développement durable de Bruxelles : il permet de supprimer des camions, avantage non négligeable pour la mobilité urbaine. De ce point de vue, Schaerbeek-Formation est très bien situé : implanté au Nord de Bruxelles, le site pourrait devenir un chaînon primordial dans le réseau logistique de la capitale, lui promettant un horizon au-delà de l'adoption de camions électriques ou de « millions » de camionnettes. Schaerbeek-Formation a des atouts qui peuvent être réactivés dans la ville : il n'y a pas si longtemps, une liaison ferroviaire reliait encore le site au port de Bruxelles. Par ailleurs, notons que le port possède déjà une certaine expérience dans l'utilisation de vélos-cargos.

Valérie rappelle encore que dans les chaînes de production mondiales, le commerce en ligne représente une grande partie de la consommation. Pour résister à cette pression de la mondialisation, une ville a besoin d'un réseau logistique durable. Dès lors, un port en milieu urbain est un atout rare à ne pas sous-estimer. Autre point important : les entreprises à l'intérieur et autour du port ont besoin de *place* exigée pour leurs activités économiques.

Madame Tanghe plaide donc ardemment en faveur de la « grande plateforme logistique multimodale » qui est prévue dans le schéma directeur de 2013 (qui mijote depuis des années). Dans son **Masterplan 2040**, le Port de Bruxelles évoque une zone logistique « low emission » pour laquelle

il a besoin de 20 hectares (en secret, il lorgne donc déjà sur une extension en direction des terrains où travaille actuellement Viabuild).

Objectifs de la zone logistique « low emission » :

- soutien à l'augmentation du trafic de conteneurs ;
- maintien et augmentation de la connectivité intermodale (navigation intérieure et rail) ;
- création d'emplois et de valeur ajoutée ;
- optimisation des chaînes logistiques et de distribution urbaine ;
- contribution écologique ;
- intégration urbaine.

Mais bien sûr, un Masterplan n'est jamais qu'un Masterplan, fut-il du Port. Mais tout de même, l'idée a récemment été confirmée dans le **contrat de gestion 2021-2025** que le Port a signé avec la Région. En dessous des principaux objectifs, nous retrouvons également ce qui suit :

*«Etudier et coordonner l'opérationnalisation d'une plateforme logistique régionale multimodale (eau-rail-route) en tenant compte d'une éventuelle remise à ciel ouvert de la Senne dans le cadre d'une infrastructure verte et bleue et des impératifs économiques et planologiques identifiés par les études coordonnées par Perspective.brussels, Citydev.brussels et le Port. »*

Bémol en passant : la « remise à ciel ouvert de la Senne dans le cadre d'une infrastructure verte et bleue » n'est donc pas considérée comme un « impératif planologique » mais plutôt comme un accessoire envisageable... Mais restons positifs : le Port marque d'ores et déjà son intention de tenir compte de plans éventuels liés à l'ouverture de la Senne, c'est un pas dans la bonne direction.

Dès lors, le principal enjeu portuaire est : **le Port de Bruxelles comme la Région tiennent à l'idée d'une plateforme logistique multimodale**. Ce qui en soi est plutôt une bonne chose... À condition qu'elle privilégie en effet l'eau et le rail pour enfin libérer nos routes de bon nombre de camions. Or, le terrain ne borde pas directement le cours d'eau. Ce qui explique qu'il faut absolument préserver (et rénover) le passage à niveau sur la chaussée de Vilvorde en direction du canal et du terminal à conteneurs.

En ce qui concerne le transport en trains de marchandises : notons que presque toutes les voies ferrées pour ce type de transport viennent tout juste d'être *supprimées*. Le propriétaire l'a fait pour pouvoir vendre un terrain « prêt à être développé ». Ce qui est tout de même étrange pour un site qui veut faire venir des marchandises par train pour ensuite les distribuer dans toute la ville. En ce moment, Infrabel construit de nouvelles voies pour les trains de marchandises dans une *autre* partie du site. Il est probable qu'elles serviront principalement à réassembler les trains avant qu'elles poursuivent leur route vers ailleurs. Du coup, même si une connexion avec le centre logistique espéré paraît logique, nous ne voyons pas du tout comment elle pourrait se faire.

Un tunnel sous les voies existantes et un pont au-dessus du cours prévu pour la Senne ? Ce lien est donc au mieux incertain. Selon toute vraisemblance, les trains desserviront le centre logistique en empruntant de *nouveaux* embranchements installés sur les mêmes voies qui doivent également assurer le désenclavement en direction du canal.

En bref : nous soupçonnons fortement que l'enlèvement hâtif de presque toutes les voies (qui sont encore visibles sur Google Maps) apparaîtra vite comme une erreur historique. Et comme l'indique cet [article de BRUZZ](#), Infrabel montre peu d'enthousiasme à l'idée de conserver ce qui reste. La bonne

nouvelle, c'est que le gouvernement fédéral a décidé d'investir davantage dans le transport ferroviaire de marchandises.

Après plus de 10 ans, nous ne savons toujours pas avec certitude si le centre logistique multimodal est simplement *possible*. La réponse à cette question revêt pourtant une importance cruciale quand on sait qu'il joue un rôle central à Bruxelles.

En l'état des choses, le Port de Bruxelles va réaliser une **étude de faisabilité avec [Citydev](#)** concernant le développement d'un hub logistique et d'un parc d'activités économiques sur le site de Schaerbeek-Formation. Affaire à suivre...

Citydev (l'ancienne SDRB) est connue principalement pour sa vocation à proposer des logements publics, mais aider les entreprises à trouver des sites fait aussi partie de ses missions de base. Ayant malheureusement dû déclarer forfait pour notre promenade à vélo, madame Tanghe a repris le flambeau et a donné quelques mots d'explication sur le futur industriel du site. Notez que c'est une constante dans l'histoire de Schaerbeek-Formation : ces deux grands acteurs n'hésitent pas à unir leurs forces pour un projet commun. Aujourd'hui, ils ont l'intention de développer ensemble ces 40 hectares... À condition que la Région les achète, évidemment.

Vous suivez toujours ? Comme l'étude porte sur le hub logistique et un parc d'activités économiques et que le Port a besoin d'une bonne vingtaine d'hectares pour son hub logistique, il en reste donc une vingtaine pour le parc d'activités économiques dont devrait s'occuper Citydev.

A ce jour, on en sait très peu, pour ne pas dire rien, sur ce projet. Par contre nous avons quant à nous une idée ce qu'il ne doit pas devenir : un classique zoning industriel rempli de « boîtes à chaussures », avec un va-et-vient continu de camions et camionnettes. Le lien entre centre logistique, rail, eau et Bruxelles doit être fait.

Quant à un projet écologique et paysager (tout aussi important et demandeur d'espace), on est en droit de se demander si les deux acteurs économiques ici à la manœuvre en sont vraiment convaincus ?

Pour le BRAL, ce qui est clair est que les volets logistique et industriel ont leur place à Schaerbeek-Formation si un bénéfice environnemental peut être réalisé - par exemple en faisant disparaître une partie de la circulation sur les routes et autoroutes ainsi que dans la ville - et s'il peut être intégré dans un projet écologique et paysager fort.

## 6. Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF)

Parmi nous se trouve aussi le propriétaire du site, en la personne de Paul Schouls du FIF-SFI. Enfin, un représentant du propriétaire, qui n'est autre que le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire. FIF nous dit Paul.

En gros, c'est le véhicule juridique qui met sur le marché les terrains dont la SNCB n'a plus besoin. Mais la FIF est totalement indépendante de celle-ci et n'est plus un organisme public, mais une société anonyme. Compliqué !

Heureusement, Paul, lui, est très clair : il insiste sur le fait que la FIF n'a aucun avis concernant le développement du terrain et sur qu'en fait, il nous appartient à tous. Youpie ! Vendre le site à la Région au prix maximum est donc à notre avantage à tous. Car l'argent que le gouvernement fait entrer lui-même dans ses caisses, il ne doit pas aller le chercher dans les poches des contribuables.

Que de réjouissances... Nous comprenons bien que l'État belge veut fonctionner de manière rentable, mais pas au détriment de l'intérêt commun tout de même ? Maximiser le profit risque de laisser peu de place, voire zéro, à ce qui semble à première vue rapporter peu. Par exemple, la nature et l'infiltration de l'eau.

Mais nous partons du principe que le bon sens l'emportera et que le gouvernement fédéral cèdera le site à la Région bruxelloise à un prix d'ami si celle-ci arrive avec un plan qui sert aussi cet intérêt commun...

La Région bruxelloise doit donc faire primer ce dernier lorsqu'elle devra élaborer un cadre légal pour Schaerbeek-Formation. Par exemple au moyen d'un Plan d'aménagement directeur.



*Le terrain de 40 hectares de la FIF. Pas besoin d'aller jusqu'en Espagne ou en Hongrie pour se croire dans une steppe infinie.*

## 7. Résumé

Où en sont les plans pour Schaerbeek-Formation en cette année 2021 ? Voici une liste très succincte de ce que nous avons appris aujourd'hui :

1. Le développement industriel et la plaque tournante logistique intermodale restent les éléments centraux des projets actuels, comme en 2013. Le Port et Citydev joignent leurs efforts et travaillent ensemble à une étude de faisabilité.
2. Bruxelles Environnement a préparé une vision paysagère qui se base sur une Senne mise à ciel ouvert et plusieurs bras verts qui traversent la zone industrielle. Ceux-ci permettent à l'eau de pluie de s'infiltrer dans le sol et peuvent aussi récupérer les eaux de crue de la Senne en cas

de besoin. Les partenaires du point 1 ne disent pas non au principe mais ne brûlent pas non plus d'enthousiasme. D'autres, comme Natagora, applaudissent par contre des deux mains.

3. Il n'y a pas encore de plan intégrant ces deux ambitions. Courageuse, l'équipe de Perspective s'efforce de coordonner ce bazar. On ne sait pas encore s'il y aura un Plan d'aménagement directeur pour Schaerbeek-Formation.
4. Ha et oui, nous avons aussi appris que la terre peut être du déchet et inversement...

## 8. Recommandations du BRAL

Une chose est claire, nous ne sommes pas encore sortis de l'auberge. Mais ce n'est pas grave. Schaerbeek-Formation est une zone d'intérêt *différé*, et notre toute dernière réserve foncière. Nous ne pouvons pas nous permettre d'aller trop vite et de baisser le niveau d'ambition « parce qu'il y a trop longtemps que ça traîne ». Ou parce que l'une ou l'autre opportunité apparaît.

Si vous lisez uniquement ce dernier chapitre, voici un résumé des conclusions et recommandations les plus importantes pour nous.

- Commencez par un projet paysager et écologique et ensuite seulement, prévoyez de la place pour les développements économiques souhaités, à concrétiser de manière évolutive. Nous avons ici une occasion unique d'écrire une très belle histoire, dont pourront s'enorgueillir de nombreuses générations encore. Connaître les endroits sur lesquels nous ne voulons définitivement pas construire permet de garder d'autres parcelles en vue d'un éventuel développement. Entretemps, la nature peut s'y épanouir, comme dans les zones voisines.

En d'autres termes, inversons le cours normal des choses et faisons volontairement de la place à l'eau et au développement du milieu naturel. Changement d'époque, changement de moyens.

- Selon le BRAL, il y a de la place pour la logistique et l'industrie à Schaerbeek-Formation. À condition qu'elles s'accompagnent d'un *bénéfice* environnemental. Par exemple en faisant disparaître une partie de la circulation sur les routes et autoroutes et en ville et en utilisant plus le rail et l'eau. Cela implique également un plan logistique audacieux au-delà des limites du site. En ce qui concerne le nouveau « parc d'activités » : soyez ferme. Ce parc peut être aussi laid et bruyant qu'il veut, mais il doit impérativement contribuer à un Bruxelles plus durable.

Conseils complémentaires :

- Le dossier peut encore évoluer dans une multitude de directions, ne craignez pas d'ouvrir le débat et d'impliquer d'autres associations ainsi que la population bruxelloise. Le site a l'air loin de tout, mais comme le démontre cette journée, il suscite un intérêt énorme.
- Ne vous pressez pas de l'assainir : cette opération coûte cher et avant même de vous en rendre compte, vous risquez de développer un terrain pour la seule raison de rentabiliser l'investissement vu qu'il vous aura coûté un bras. Parfois, un simple panneau « Interdiction de manger la terre » suffit, tout en faisant en sorte d'éviter toute pollution des eaux souterraines par exemple.
- Les travaux de déblai s'annoncent gigantesques. Faites preuve de créativité ! Pourquoi ne pas former de petites collines avec toute cette terre ? Elles peuvent avoir un rôle à jouer en favorisant des microclimats et en atténuant le vent ou le bruit.
- À la demande d'une des personnes présentes : n'oubliez pas Haren ;) L'idée ambitieuse d'un pont cycliste a un jour été évoquée, même si ce n'est pas une obligation, cette personne

précise qu'une structure de ce type serait vraiment utile pour la liaison Haren-Bruxelles. En tout cas, le site peut remplir une fonction importante en tant qu'axe de mobilité douce. Nord-sud et est-ouest. Mais pour ce faire, il faut envisager la zone au-delà de ses limites. Et donc établir malgré tout un Plan directeur ?

Quoi qu'il en soit, le BRAL attend la suite avec impatience et vous tiendra au courant. Rendez-vous dans 10 ans ?

Merci à toutes les personnes présentes et surtout aux intervenantes et intervenants et aux organismes qui ont répondu à nos questions ou qui nous ont donné les autorisations nécessaires pour cette visite sur le terrain : Madame Tai et monsieur Schouls (FIF-SFI), Valérie Tanghe (Port de Bruxelles), Amandine Tiberghien (Natagora), Martin Ohsé (Bruxelles Environnement), Thomas Van den Boogaerde (Perspective), Diederik De Pauw (Viabuild) et Simon Kerkhofs (SNCB). Merci aussi à BRUZZ qui a réalisé ce [reportage](#) sur notre sortie à vélo.

