



**ATELIER DE RECHERCHE
ET D'ACTION URBAINES**

Boulevard Adolphe Max, 55 1000 Bruxelles
T. 02/219 33 45 F. 02/219 86 75 info@arau.org ww.arau.org

Communiqué de presse du vendredi 5 octobre 2007

SCHAERBEEK-FORMATION : NE NOUS PRÉCIPITONS PAS (VERS UN FRANCORCHAMPS BRUXELLOIS)

La presse annonçait hier que le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF) lançait un appel d'offre portant sur l'urbanisation d'une partie du site de Schaerbeek-Formation (40 hectares sur les 200 que compte le site). Cette annonce précipitée, outre qu'elle tente peut-être de camoufler que certains étaient mieux informés que d'autres, pose de nombreuses questions d'opportunité et de pertinence.

1. Schaerbeek-Formation est une ZIRAD, avec un « D » comme dans « différencié »

Quelle est l'opportunité de se précipiter sur le développement de Schaerbeek-Formation quand le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) précise qu'il s'agit d'une zone à aménagement **différé**, dont il précise explicitement que son développement ne peut être ouvert 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 Hélicopter : 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 »...

Moralité : il faut un bilan préalable des développements immobiliers réalisés dans les zones sus-mentionnées et démontrer qu'il n'y a pas d'alternatives pour les infrastructures pressenties. C'est en théorie l'objet du Plan de développement international qui n'en est qu'au schéma de base qui n'a pas encore été présenté au Gouvernement. Il fera l'objet du discours de rentrée de Charles Picqué le 17 octobre prochain.)

De plus, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) mentionne que la ZIRAD doit être aménagée par un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS).

Quand on voit quelle impuissance gouverne la Région au sujet de l'aménagement de Tour et Taxis, par exemple, cette précipitation laisse perplexe.¹

Schaerbeek-Formation cultive les handicaps : c'est une zone enclavée, non desservie par le réseau viaire et encore moins par les transports en commun, elle est polluée, elle jouxte une zone humide classée (le Moeraske), elle est survolée par les avions, etc.

La seule chose intelligente à faire à ce stade à Schaerbeek-Formation, c'est de lancer un appel d'offre pour une étude de désenclavement préalable à l'élaboration d'un PPAS.

Il est impératif d'étudier la connexion avec la future éventuelle gare de RER de Schaerbeek², la connexion avec le réseau viaire environnant, la réduction de la rupture physique créée par le canal, la desserte en transports en commun comprenant une liaison avec les gares et le centre, etc.

La connexion avec le canal appelle le développement d'un centre logistique dans lequel les marchandises seraient amenées par voie d'eau (et non par camions comme le propose le projet de BILC fort mal opportunément projeté à Tour et Taxis, sans connexion avec le canal ni avec le chemin de fer).

La somme de ces enjeux a de quoi occuper une génération d'urbanistes.

¹ En effet, Tour et Taxis jouxte le centre-ville, a une taille appréhendable à moyen terme (35 hectares), des promoteurs disposant de moyens y ont déjà fait la preuve de leur savoir-faire et des moyens financiers sont disponibles. Mais la Région est incapable de donner l'impulsion. Elle a laissé dormir le dossier 2 ans, de septembre 2004 à septembre 2006 et aujourd'hui elle se montre incapable de prendre la seule décision importante : décider d'une liaison en TRANSPORTS EN COMMUN avec Rogier.

² Rappelons que le RER est programmé, aujourd'hui, au mieux, pour 2016.

Quant à proposer un programme architectural, ce serait comme choisir les poignées de porte avant d'avoir acheté un terrain à bâtir.

Évaluons tout de même cette « shopping list » d'infrastructures puisqu'elle est sur la table.

2. Quelle est l'opportunité des infrastructures proposées dans l'appel d'offre du FIF pour Schaerbeek-Formation ?

2.1. L'opportunité d'un stade : panem et circenses ?

Certes le lobbying existe dans les milieux sportifs, certes le stade du Heysel – rénové à grands frais il y a quelques années³ – serait déclaré non conforme pour des raisons dérisoires par l'UEFA, certes son utilisation pour certains concerts pose des problèmes de compatibilité avec l'habitat, cependant la question n'en reste pas moins posée de savoir si l'alternative envisagée (construire un nouveau grand stade de 60.000 places, à Schaerbeek-Formation, pour le Mondial de football en 2018) est opportune.

On convoque, comme d'habitude, à l'appui de la démonstration, l'exemple étranger, en l'occurrence le Stade de France et Wembley mais, encore une fois, Paris et Londres disposent d'une métropole de plus de 10 millions d'habitants contre moins de 2 millions à Bruxelles, grande périphérie comprise.

2.2. Une « infrastructure événementielle » : késaco ?

On se demande si le rédacteur de cet appel d'offre rêve de refaire le Heysel, en plus grand, sur le site de Schaerbeek-Formation. L'ensemble hétéroclite des palais du Heysel est-il amorti ? Le coût du terrain à urbaniser et sa qualité (environnement vert) à cet endroit justifient-ils un tel déménagement ?

Tout cela pose question.

Encore une fois, on a l'impression qu'on ne tire pas les leçons d'un fiasco urbanistique (cf. quartier européen) avant d'en improviser un autre. Le plateau du Heysel est un cauchemar pour les piétons et les riverains, par exemple. Ce n'est pas en se précipitant à Schaerbeek-Formation qu'on évitera cet écueil à l'avenir.

L'ARAU estime qu'il serait opportun d'apporter davantage de transparence à ce débat en réalisant un schéma directeur pour la réurbanisation du plateau du Heysel après décision quant à l'implantation des infrastructures souhaitées dans le Plan de développement international.

³ Rénové de fond en comble en deux phases (1995 et 1998) pour 37 millions d'euros.

2.3. L'opportunité d'un musée d'art moderne et contemporain : le syndrome de Bilbao, tous n'en mourraient pas mais tous en étaient frappés...

Construire un musée d'art moderne et contemporain. Que voilà une idée originale ! La même d'ailleurs que dans toutes les villes qui cherchent à se positionner dans la grande compétition entre métropoles (y compris en Belgique, voir les exemples d'Anvers avec le Momu, Gand et son SMAK, Le Grand Hornu avec le Mac's, ...). La même idée que celle reprise par les concurrentes internationales, réelles ou fantasmées, de Bruxelles : Bilbao, bien sûr, mais aussi Francfort avec son Musée d'art moderne à la lisière de la vieille ville, Barcelone, dans le cadre d'une opération de revitalisation du quartier d'El Raval, Berlin avec le Musée Juif de Liebeskind, Rotterdam avec le Kunsthal, Paris avec la Fondation Cartier, Londres avec la Tate Modern, Salzbourg avec le Museum des Modern, etc.

Point besoin d'infrastructures nouvelles, Bruxelles dispose d'une richesse muséale importante avec les Établissements scientifiques fédéraux. Seulement voilà, ceux-ci pourrissent sur pied au sens propre comme au figuré, faute de moyens et d'ambition de la part des responsables politiques qui préfèrent y voir un enjeu communautaire plutôt qu'une valeur ajoutée à développer, déployer et à valoriser.

Moralité, il y a deux solutions à ce désir légitime de rayonnement culturel : partir de ce qui existe et de ce qui est accessible avec nos moyens.

Ce qui existe :

L'ARAU plaide, depuis 2 ans, pour que le contenu du Musée d'Art ancien situé au Mont des Arts soit redéployé dans le complexe existant et que celui du Musée d'Art moderne soit déménagé dans un bâtiment neuf. Voilà une occasion de déconcentrer le zoning culturel du Mont des Arts en y réintégrant des logements⁴ et de lancer un concours d'architecture pour un geste architectural « résolument contemporain » selon la formule consacrée et de préférence résolument intégré urbanistiquement. Le site idéal pour ce faire n'est pas Schaerbeek-Formation mais Tour et Taxis, qui est mûr et proche du centre ou le site de la gare de l'Ouest, qui sera d'ici 2009 (avec le bouclage de la petite ceinture métro) un pôle d'échange comparable à Arts-Loi et qui a besoin d'une locomotive pour se développer à long terme.

Ce qui est accessible :

La seule option originale par rapport aux autres villes, qui a un pouvoir d'attraction énorme à l'étranger, comme l'a montré l'opération « Bruxelles 2005, vivre l'Art Nouveau », qui correspond à l'identité bruxelloise et belge et qui est finançable dans le contexte institutionnel, c'est l'ouverture d'un Centre d'interprétation de l'Art Nouveau.

La définition du contenu de ce projet doit faire l'objet d'un appel d'offre qui associe à la réflexion l'ensemble des acteurs culturels compétents, déjà regroupés au sein du Comité scientifique réuni en 2005 par l'Office de Promotion du Tourisme.

⁴ On doit reconstruire des logements rue Montagne de la Cour, rue du Mont des Arts et sur le grand îlot compris entre l'Albertine, la rue Isabelle et la rue ... ;

2.4. L'opportunité d'un centre commercial à Schaerbeek-Formation

La presse faisait état, il y quelques mois, d'une lacune en la matière. On évoquait alors un centre commercial susceptible de drainer la chalandise du nord de Bruxelles et des communes périphériques comme Wemmel, situées de l'autre côté du canal par rapport à Schaerbeek-Formation.

Tour et Taxis était cité mais la Ville a freiné le projet de Nexcity. Était-il opportun, en effet, de drainer des milliers de voitures dans les quartiers habités ?

Quoi qu'il en soit, les voix de la grande distribution semblent impénétrables pour le grand public.

3. L'opportunité de dépenser un milliard d'euros pour ce type de projet ?

La Région dispose d'un budget global de 2,5 milliards d'euros (total des recettes). Les dépenses s'élèvent à 3 milliards pour l'année 2007. On voit bien que, dans l'hypothèse où elle serait susceptible de fédérer un milliard d'euros d'investissements, il y a des besoins plus urgents que la construction d'un stade.

Il faut trouver un moyen plus intelligent d'intéresser le privé au développement de projets sociétaux pour Bruxelles que de lui faire miroiter des colifichets, comme de tout temps les colonisateurs l'ont fait avec les Indigènes dont ils convoitaient les terres et les matières premières. Cette métaphore n'est pas si curieuse qu'il y paraît car c'est de terrains, et de terrains encore publics, dont il s'agit. Il importe donc de ne pas en perdre la maîtrise de manière irréfléchie au bénéfice du privé, pour des projets dont la valeur urbaine ajoutée est contestable même si on parle toujours, bien entendu de les saupoudrer de logements.

4. La SNCB proteste que le FIF lui fait un enfant dans le dos

Dans la presse de ce matin, la SNCB rappelle qu'Infrabel dispose du terrain jusqu'en 2020 et que celui-ci comporte des voies de chemin de fer et des entrepôts. Certes, mais les 40 hectares visés ne concernent pas l'ensemble du site.

Si on se pose la question de savoir à qui le crime profite, il faut réaliser qu'à partir du moment où tant le Ministre régional du Budget, Guy Vanhengel que le bourgmestre de Bruxelles, Freddy Thielemans, proclament qu'ils veulent un stade à Schaerbeek Formation, l'effet d'annonce est propre à faire monter les enchères (le prix du terrain).

Le FIF se profile donc au rang des spéculateurs institutionnels : le politique veut un stade sur un terrain qui ne lui appartient pas ? Au privé à le construire et au citoyen bruxellois à passer à la caisse (cf. le diablo).

Conclusion

Schaerbeek-Formation est une Zone d'Intérêt Régional à Aménagement **Différé**, autrement dit une réserve foncière.

Le PRAS impose une double condition pour son développement :

- que les zones administratives Nord, Midi et Quartier Léopold soient développées : il faut donc publier un bilan ;
- que la démonstration soit faite qu'il n'y a pas d'alternative pour l'accueil des affectations prévues.

La seule étude légitime est une étude de désenclavement : qu'on y dessine un tram.

D'autre part, un Plan Particulier d'Aménagement du Sol est indispensable.

Concernant les infrastructures proposées, l'ARAU estime

- que l'infrastructure la plus pertinente sur un site qui concentre un accès à la voie d'eau, au chemin de fer et possiblement au Ring, c'est une plate-forme logistique (en lieu et place de la plate-forme-cke prévue à Tour & Taxis) ;
- qu'un stade, c'est cher et que le Mondial de 2018, c'est demain ;
- qu'en matière de musée, il convient de redéployer les collections du Musée d'Art ancien sur le site du Mont des Art, et d'y construire des logements, et de déménager les collections du Musée d'Art Moderne dans un nouveau musée à planifier à Tour & Taxis ou à la gare de l'Ouest ;
- qu'en matière d'équipement culturels, le projet le plus attractif sur le plan international et le plus original serait de planifier un Centre d'interprétation de l'Art Nouveau.

Les velléités de développement de nouvelles infrastructures culturelo-touristiques, sportives ou commerciales, elles nécessitent encore bien des délais de réflexion et de concertation avant d'atteindre un premier début de crédibilité.

Le Plan de Développement International est supposé déterminer la localisation d'une série d'infrastructures. Laissons-lui le temps de se développer en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Et Schaerbeek-Formation n'est certainement pas le site le plus approprié dans l'immédiat.

Qu'on y plante des arbres pour le dépolluer !

© ARAU

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477.33.03.78 (y compris le week-end)