

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 janvier 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**relative au transport ferroviaire
de marchandises dans le port de Bruxelles**

**Proposition de loi modifiant l'arrêté royal
du 30 décembre 2004 arrêtant
les listes des passifs et actifs visés à
l'article 454, § 2, alinéa 2,
de la loi-programme du 22 décembre 2003
transférés par la Société nationale
des Chemins de fer belges
au Fonds de l'infrastructure ferroviaire,
visant à sauvegarder la connexion ferroviaire
du Port de Bruxelles**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Tomas ROGGEMAN

SOMMAIRE**Pages**

I. Procédure	3
II. Exposés introductifs	4
III. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses des auteurs	6
IV. Votes	6
Annexes	8

*Voir:***Doc 55 1326/ (2019/2020):**001: Proposition de résolution de Mme Vindevoghel et consorts.
002: Amendements.**Doc 55 1179/ (2019/2020):**

001: Proposition de loi de Mmes Buyst et Schlitz et consorts.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 januari 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de goederentreinen
in de haven van Brussel**

**Wetsvoorstel tot wijziging van
het koninklijk besluit van 30 december 2004
tot vaststelling van de lijsten van de passiva
en van de activa bedoeld in artikel 454,
§ 2, tweede lid van de programmawet van
22 december 2003 die door de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen
aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur
overgedragen worden, ter vrijwaring van de
spoorverbinding van de Haven van Brussel**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Tomas ROGGEMAN**

INHOUD**Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzettingen	4
III. Bespreking	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden	5
B. Antwoorden van de indieners	6
IV. Stemmingen	6
Bijlagen	8

*Zie:***Doc 55 1326/ (2019/2020):**001: Voorstel van resolutie van mevrouw Vindevoghel c.s.
002: Amendementen.**Doc 55 1179/ (2019/2020):**

001: Wetsvoorstel van de dames Buyst en Schlitz c.s.

3901

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS : Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V : Jef Van den Bergh
PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
Open Vld : Marianne Verhaert
sp.a : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Dieter Vanbesien
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH : Josy Arens
DéFI : Sophie Rohonyi

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS : *Parti Socialiste*
VB : *Vlaams Belang*
MR : *Mouvement Réformateur*
CD&V : *Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
sp.a : *socialistische partij anders*
cdH : *centre démocrate Humaniste*
DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
QRVA : *Questions et Réponses écrites*
CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
CRABV : *Compte Rendu Analytique*
CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN : *Séance plénière*
COM : *Réunion de commission*
MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de numerering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV : *Beknopt Verslag*
CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN : *Plenum*
COM : *Commissievergadering*
MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la proposition de loi visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles au cours de sa réunion du 23 juin 2020 et la proposition de résolution relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles au cours de ses réunions des 23 juin et 9 décembre 2020.

I. — PROCÉDURE

À la demande de l'auteure principale, la proposition de résolution relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles a été jointe, le 23 juin 2020, à la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles (DOC 55 1179/001, déposée par Mmes Kim Buyst, Sarah Schlitz et consorts). Le 9 décembre 2020, la proposition de résolution a été examinée séparément après avoir été disjointe de la proposition de loi.

Le 23 juin 2020, la commission a décidé à l'unanimité (art. 28 du Règlement de la Chambre) de recueillir les avis écrits (délai: 30 jours):

- de la Région bruxelloise;
- d'Infrabel;
- de Lineas;
- du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF – FSI);
- du ministre en charge de la Mobilité;
- du Port de Bruxelles.

Les avis qui ont été reçus sont annexés au présent rapport.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het wetsvoorstel inzake de spoorverbinding van de Haven van Brussel besproken tijdens haar vergadering van 23 juni 2020. Het voorstel van resolutie betreffende de goederentreinen in de haven van Brussel werd besproken tijdens de vergaderingen van 23 juni en 9 december 2020.

I. — PROCEDURE

Het voorstel van resolutie betreffende de goederentreinen in de haven van Brussel werd op verzoek van de hoofdindienster op 23 juni 2020 gekoppeld aan het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorverbinding van de Haven van Brussel (DOC 55 1179/001, ingediend door de dames Kim Buyst, Sarah Schlitz c.s.). Op 9 december 2020 werd het voorstel van resolutie afzonderlijk behandeld, nadat het wetsvoorstel losgekoppeld werd.

De commissie heeft op 23 juni 2020 eenparig beslist (art. 28 van het Reglement van de Kamer) om schriftelijk advies in te winnen (termijn: 30 dagen) bij:

- het Brusselse Gewest;
- Infrabel;
- Lineas;
- Fonds voor spoorweginfrastructuur (FIF – FSI);
- de minister bevoegd voor Mobiliteit;
- de Haven van Brussel.

De adviezen die werden ontvangen worden als bijlage bij dit verslag opgenomen.

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles (DOC 55 1179/001)

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) renvoie aux développements de la proposition de loi.

B. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de résolution relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles (DOC 55 1326/001)

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) commente sa résolution qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles. Le nouveau ministre de la Mobilité a exprimé la volonté de doubler le transport de marchandises. La résolution s'inscrit donc dans cette intention du gouvernement. La membre compte dès lors sur le soutien total des autres membres pour encourager davantage le transport ferroviaire de marchandises. Cette démarche se veut d'abord écologique. Parallèlement, l'intervenante évoque l'instauration d'un péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale, qui complique l'utilisation de la voiture en ville. Le groupe de l'intervenante s'oppose à l'instauration de ce péage urbain, considérant qu'il est essentiel d'améliorer la mobilité en ville. Pour ce faire, il faut réduire au maximum le fret routier. À ce titre, il est nécessaire de proposer une alternative pour le transport ferroviaire de marchandises transitant par le Port de Bruxelles.

Les avis recueillis auprès des entreprises de transport sont positifs à cet égard. L'intervenante se dit opposée à la poursuite du démantèlement des anciennes liaisons ferroviaires. L'idée est également d'exploiter au plus vite la ligne Schaerbeek-Formation.

Pour le surplus, *Mme Vindevoghel* renvoie aux développements de sa proposition de résolution (DOC 55 1326/001).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting door de hoofindiener van het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorverbinding van de Haven van Brussel (DOC 55 1179/001)

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verwijst naar de toelichting bij het wetsvoorstel.

B. Inleidende uiteenzetting door de hoofindiener van het voorstel van resolutie betreffende de goederentreinen in de haven van Brussel (DOC 55 1326/001)

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) geeft toelichting bij haar resolutie die de goederentreinen in de Haven van Brussel betreft. De nieuwe minister van Mobiliteit heeft verklaard dat hij het goederenvervoer wil verdubbelen. Deze resolutie sluit dus aan bij dit voornemen van de regering. Het lid rekent dan ook op de volle steun van de andere leden om het goederenvervoer per spoor verder aan te moedigen. Dit heeft in de eerste plaats een ecologisch aspect. Daarnaast verwijst de spreker naar de invoering van de stadstol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waardoor het gebruik van de wagen in de stad wordt bemoeilijkt. De fractie van de spreker verzet zich tegen de invoering van deze stadstol en acht een verbetering van de mobiliteit in de stad belangrijk. Daarvoor moet zoveel mogelijk het goederenvervoer via vrachtwagens van de weg gehaald worden. Een alternatief moet gevonden worden voor het goederenvervoer per spoor dat via de Haven van Brussel toekomt.

De ingewonnen adviezen bij de goederenbedrijven zijn op dit vlak positief. De spreker drukt haar tegenkanting uit tegen de verdere ontmanteling van de oude spoorverbindingen. De inzet is ook om zo snel mogelijk werk te maken van de lijn Schaarbeek-Vorming.

Voor het overige verwijst mevrouw Vindevoghel naar de toelichting bij haar voorstel van resolutie (DOC 55 1326/001).

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) reconnaît l'importance du transport ferroviaire de marchandises, qui offre de nombreux avantages. En outre, l'Europe impose aux États membres que chaque port intérieur dispose d'une connexion ferroviaire. Le gouvernement a inclus cette condition de droit européen dans le nouvel accord de gouvernement. Le ministre compétent a réitéré son intention à cet égard à plusieurs reprises, notamment dans son exposé d'orientation politique. La question concerne toute une série d'acteurs. Les auteurs de la résolution préconisent d'ailleurs une solution négociée qui doit satisfaire toutes les parties intéressées. La situation de la Région bruxelloise mérite une attention particulière. Pour l'instant, le démantèlement du transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles est arrêté, précisément pour donner aux différents partenaires une chance de parvenir à une solution négociée. Il semble que tout le monde se montre constructif, c'est pourquoi il faut donner toutes ses chances à la concertation. L'adoption de la résolution pourrait contrecarrer cette concertation, ce qu'il vaut mieux éviter.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime que tous les membres peuvent soutenir l'objectif de la proposition de résolution à l'examen, qui a cependant été rédigée de manière vague et sommaire. Il présente donc les *amendements n^{os} 1 et 2* (DOC 55 1326/002). L'amendement 1 tend à compléter la demande n^o 3 (un certain nombre de partenaires, comme Beliris, ne sont pas mentionnés nommément), tandis que l'amendement n^o 2 tend à introduire une nouvelle demande n^o 6 concernant l'achèvement du tronçon du tunnel T. Plusieurs partenaires y sont associés.

Le membre fait remarquer que le ministre en charge des chemins de fer n'a abordé que de manière très limitée le transport ferroviaire de marchandises dans son exposé d'orientation politique.

Mme Laurence Zanchetta (PS) soutient l'objectif de la résolution, mais son groupe préfère donner une chance à la concertation entre les différents partenaires dans ce dossier.

M. Tomas Roggeman (N-VA) comprend la position de Mme Buyst, qui est défendable. Le désenclavement du port par le rail est un bon point. Toutefois, il doute de l'efficacité de la proposition de résolution. Cependant, le lien avec le dossier des travaux de déferrement complique singulièrement les choses. Ainsi, les demandes n^{os} 1 et 2 demandent la reconstruction des voies détruites. La question est toutefois de savoir si le chemin de fer est

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) erkent het belang van het goederenvervoer per spoor, dat veel voordelen biedt. Daarnaast legt Europa aan de lidstaten op dat elke binnenhaven een spooraansluiting moet hebben. De regering heeft deze Europeesrechtelijke voorwaarde opgenomen in het nieuwe regeerakkoord. De bevoegde minister heeft zijn voornemen op dat vlak meermaals herhaald, ook in zijn beleidsverklaring. De kwestie gaat een hele reeks spelers aan. De indieners van de resolutie pleiten overigens voor een onderhandelde oplossing die alle belanghebbende genoegdoening moet schenken. De situatie van het Brusselse Gewest verdient bijzondere aandacht. Voorlopig wordt de ontmanteling van het goederenspoor in de Haven van Brussel gestaakt, precies om de verschillende partners de kans te geven om tot een onderhandelde oplossing te komen. Naar verluidt werkt iedereen constructief mee en daarom dient het overleg ook alle kansen te krijgen. De goedkeuring van de resolutie zou dit overleg kunnen doorkruisen, wat beter niet gebeurt.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) meent dat alle leden zich wel achter de doelstelling van het voorstel van resolutie kunnen plaatsen, dat echter vaag en summier is opgesteld. Hij dient daarom de *amendementen nrs. 1 en 2* (DOC 55 1326/002) in. Amendement nr. 1 beoogt verzoek 3 aan te vullen (een aantal partners, zoals Beliris, wordt immers niet bij naam genoemd), terwijl amendement nr. 2 ertoe strekt een nieuw verzoek 6 in te voeren met betrekking tot de ontwikkeling van het *Traject Tunnel T*. Daarnaast zijn er meerdere partners betrokken.

De spreker merkt op dat de voor het spoor bevoegde minister in zijn beleidsverklaring maar heel beperkt is ingegaan op het goederenvervoer per spoor.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) staat achter de doelstelling van de resolutie, maar haar fractie verkiest het overleg tussen de verschillende partners in dit dossier een kans te geven.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) heeft begrip voor het standpunt van mevrouw Buyst, dat verdedigbaar is. De ontsluiting van de haven via het spoor is een goed punt. Wel betwijfelt hij de efficiëntie van het voorstel van resolutie. De koppeling met het dossier van de concrete afbraakwerken maakt het echter allemaal heel moeilijk. Zo wordt in de verzoeken nrs. 1 en 2 opgeroepen om de vernietigde sporen opnieuw aan te leggen. Vraag is

le meilleur instrument de désenclavement pour le port de Bruxelles. Le considérant I indique également que le transport ferroviaire de marchandises est extrêmement efficace en termes de coûts, ce qui ne correspond pas à la réalité. En effet, le transport de marchandises a besoin de nombreuses mesures de soutien avant de pouvoir concurrencer le transport routier de marchandises. La demande n° 3 concerne l'aménagement du territoire, qui est une compétence régionale.

B. Réponses des auteurs

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) réfute l'affirmation selon laquelle une solution négociée compliquerait l'adoption de la proposition de résolution à l'examen. L'accord de gouvernement ne mentionne que brièvement le transport ferroviaire de marchandises. La proposition de résolution à l'examen est toutefois très concrète et de réels progrès peuvent être réalisés sur la question qu'elle traite. L'adoption de la proposition de résolution apporterait un soutien au ministre de la Mobilité pour développer davantage le transport ferroviaire de marchandises.

IV. — VOTES

A. Considérants

Considérants A à Q

Les considérants A à Q sont successivement rejetés par 10 voix contre une et 2 abstentions.

B. Dispositif

Demandes 1 et 2

Les demandes 1 et 2 sont successivement rejetées par 10 voix contre une et 5 abstentions.

Demande 3

L'amendement n° 1 tendant à compléter la demande n° 3 est rejeté par 10 voix contre 2 et 4 abstentions.

La demande 3 est rejetée par 10 voix contre une et 5 abstentions.

Demande 4

La demande 4 est rejetée par 10 voix contre une et 5 abstentions.

echter of het spoor wel de beste ontsluiting biedt voor de Haven van Brussel. Considerans I stelt overigens dat het goederenspoor uiterst kostenefficiënt is, wat niet met de realiteit overeenstemt. Het goederenvervoer heeft immers heel wat steunmaatregelen nodig vooraleer het de concurrentie aankan met het vrachtvervoer over de weg. Verzoek nr. 3 betreft de ruimtelijke ordening, wat een gewestelijke bevoegdheid is.

B. Antwoorden van de indieners

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) weerlegt de stelling dat een onderhandelde oplossing de goedkeuring van de voorliggende resolutie bemoeilijkt. Het regeerakkoord bevat slechts een beperkte vermelding van het goederenvervoer per spoor. Het voorstel van resolutie is echter heel concreet en in de kwestie die het behandelt kan ook echte vooruitgang worden geboekt. De goedkeuring van het voorstel van resolutie verleent steun aan de minister van Mobiliteit om het goederenvervoer per spoor verder te ontwikkelen.

IV. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Considerans A tot Q

De consideransen A tot Q worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen één stem en 2 onthoudingen.

B. Verzoekend gedeelte

Verzoek 1 en 2

De verzoeken 1 en 2 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen één stem en 5 onthoudingen.

Verzoek 3

Amendement nr. 1 tot aanvulling van verzoek 3 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 3 wordt verworpen met 10 tegen één stem en 5 onthoudingen.

Verzoek 4

Verzoek 4 wordt verworpen met 10 tegen één stem en 5 onthoudingen.

Demande 5

La demande 5 est rejetée par 10 voix contre une et 5 abstentions.

Demande 6 (*nouvelle*)

L'amendement n° 2 tend à insérer une nouvelle demande 6.

Cet amendement est rejeté par 10 voix contre 2 et une abstention.

*
* *

Par conséquent, l'ensemble de la proposition de résolution est considéré comme rejeté.

Le rapporteur,

Tomas ROGGEMAN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Verzoek 5

Verzoek 5 wordt verworpen met 10 tegen één stem en 5 onthoudingen.

Verzoek 6 (*nieuw*)

Amendement nr. 2 strekt ertoe een nieuw verzoek 6 in te voeren.

Dit amendement wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Derhalve wordt het gehele voorstel van resolutie als verworpen beschouwd.

De rapporteur,

Tomas ROGGEMAN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

Annexes / Bijlagen



BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING

Brussel, donderdag 16 juli 2020

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING
BETEKENING VAN DE VERGADERING VAN DE MINISTERRAAD
VAN DONDERDAG 16 JULI 2020**

PUNT 113

Advies over het wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 en over de ontwerp-resolutie over het goederenvervoer per spoor in de haven van Brussel.
(BHR-EV-RV-AM-41.68718)

Beslissing:

Akkoord.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- keurt de inhoud van deze nota goed ;
- brengt een gunstig advies uit over het voorstel van wet tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorwegverbinding van de Haven van Brussel;
- herhaalt met betrekking tot het advies over de ontwerp-resolutie over het goederenvervoer per spoor in de haven van Brussel haar wens om de C2 rangeerterrein en het verbindingsspoor met de voorhaven te behouden. Zij steunt de meeste punten van deze resolutie, maar is van mening dat het mechanisme van de resolutie onvoldoende bindend is;
- belast de Minister-President, de Minister van Leefmilieu, en de Minister van Mobiliteit met het gevolg dat aan dit dossier moet worden gegeven.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.

De Secretaris,

Eric MERCENIER



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Bruxelles, 8 février 2017

NOTE AU COMITÉ DE CONCERTATION

Objet : Développement du site de Schaerbeek-formation / obligations des institutions ferroviaires en termes de dépollution et de libération du site.

Exposé du dossier

Par arrêté royal du 30 décembre 2004, arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454 §2, al.2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la SNCB au FIF, l'Etat Fédéral s'est engagé à ce que les institutions ferroviaires SNCB et Infrabel aient libéré le site de Schaerbeek-formation au plus tard pour le 31 décembre 2020.

L'annexe 1.2 de cet arrêté, plus précisément la fiche n°13 relative au site de Schaerbeek-formation, détaillait notamment ceci, au titre des conditions spécifiques encadrant le transfert de ces terrains au FIF : « Les précités [NDLR – SNCB Holding ou une de ses filiales] peuvent occuper le bien jusqu'au 31 décembre 2020. A cette date le déplacement de la ligne 26 A hors du site doit avoir été effectué. [...] », l'assainissement des sols devant être finalisé pour cette date.

Dans l'optique d'encadrer au mieux le redéveloppement de ce site, le Gouvernement bruxellois a formellement approuvé, en décembre 2013, le « Schéma Directeur Schaerbeek Formation », dont le programme peut être synthétisé comme suit : un pôle logistique au nord, connecté à l'eau, au ferroviaire et à la route, un grand équipement régional au centre et un quartier urbain au sud, le long du canal, en face du domaine royal (3.000 logements dont 50 % de logements publics).

Le développement du pôle d'activités étant directement dépendant du respect des obligations mises à charge des structures ferroviaires quant à la dépollution du terrain et à l'enlèvement des infrastructures ferroviaires, et alors que, malgré l'échéance de 2020, aucune étape décisive n'ait, semble-t-il, encore été franchie pour l'instant sur ces points essentiels, la Région bruxelloise estime nécessaire de solliciter le comité de concertation sur ce dossier afin d'obtenir des partenaires fédéraux les précisions et garanties suivantes :

- Timing de réalisation des obligations de dépollution et de libération des terrains de Schaerbeek-formation, en détaillant le timing et le type des procédures et actes que les institutions ferroviaires entendent poser en vue de la bonne exécution de ces obligations ;
- Clarifications quant aux budgets qui sont ou seront réservés en vue du respect de ces obligations ;
- Engagement des partenaires fédéraux de reprendre les négociations et discussions sur ces différents points avec les autorités et institutions bruxelloises en charge du suivi du développement de cette zone et des questions d'acquisition foncière ;



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Proposition de décision

Le Comité de concertation invite l'Etat Fédéral à apporter les clarifications et garanties suivantes à la Région bruxelloise :

1. Clarifier le timing de réalisation des obligations lui incombant en termes de (notamment) : libération des terrains nécessaires à la réalisation du pôle d'activités multimodal bruxellois de Schaerbeek-formation ;
2. Clarifier les budgets qui sont ou seront réservés en vue du respect de ces obligations et s'engager au besoin sur l'inscription et la libération des budgets nécessaires au respect de ces obligations ;
3. Engager les négociations et discussions de projet utiles avec les autorités et institutions bruxelloises en charge du suivi du développement de cette zone et des questions d'acquisition foncière.

Membres du Gouvernement introduisant le dossier

Rudi Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Rudi VERVOORT



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Brussel, 8 februari 2017

NOTA AAN HET OVERLEGCOMITÉ

Betreft : Ontwikkeling van het terrein Schaarbeek-Vorming / verplichtingen van de spoorweginstanties in verband met de sanering en vrijmaking van het terrein.

Toelichting bij het dossier

Bij koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de NMBS aan het FSI overgedragen worden, heeft de federale overheid zich ertoe verbonden dat het terrein Schaarbeek-Vorming door de spoorweginstanties NMBS en Infrabel tegen uiterlijk 31 december 2020 vrijgemaakt zou zijn.

In bijlage 1.2 van dat besluit, en meer bepaald op fiche nr. 13 over het terrein Schaarbeek-Vorming, is het volgende bepaald in de specifieke voorwaarden met betrekking tot de overdracht van de gronden aan het FSI:

"De voornoemden [nvdr – NMBS Holding of een van haar filialen] mogen het volledige goed bezetten tot 31 december 2020. Op deze datum moet de verplaatsing van de lijn 26 A buiten de site beëindigd zijn. [...]". De bodemsanering moet tegen die datum voltooid zijn.

Om de herinrichting van de site optimaal te begeleiden, heeft de Brusselse Regering in december 2013 het richtschema voor Schaarbeek-Vorming goedgekeurd. Het programma kan als volgt samengevat worden. Aan de noordzijde komt een logistiek centrum dat aansluit op het kanaal, de spoorweg en de autosnelweg. Centraal op het terrein komt een grote gewestelijke voorziening en aan de zuidkant, langs het kanaal en tegenover het koninklijk domein, komt een stadswijk met 3.000 woningen, waarvan de helft openbare woningen.

De ontwikkeling van de activiteitenpool kan pas van start gaan wanneer de spoorwegbedrijven hun verplichtingen om de bodem te saneren en de spoorinfrastructuur te verwijderen hebben nageleefd. Ondanks de vooropgestelde deadline van 2020, blijkt er op dat gebied nog geen enkele doorbraak te zijn.

Daarom acht het Brussels Gewest het nodig om dit dossier voor te leggen aan het overlegcomité om van de federale partners de volgende verduidelijkingen en waarborgen te verkrijgen:

- Timing voor de uitvoering van de verplichtingen om de bodem te saneren en de terreinen van Schaarbeek-Vorming vrij te maken, met gedetailleerde beschrijving van de timing en het soort procedures en handelingen op grond waarvan de spoorweginstanties hun verplichtingen naar behoren beogen te vervullen;
- Verduidelijkingen over de budgetten die uitgetrokken zijn of zullen worden om die verplichtingen na te komen;



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

- Verbintenis van de federale partners tot het hervatten van de onderhandelingen en besprekingen over die verschillende punten met de Brusselse overheden en instellingen die belast zijn met de opvolging van de ontwikkeling van dit gebied en de verwerving van de gronden;

Voorstel van beraadslaging

Het overlegcomité verzoekt de federale staat om de volgende verduidelijkingen en garanties te verschaffen aan het Brussels Gewest:

1. Duidelijkheid scheppen omtrent de timing voor de uitvoering van de verplichtingen aangaande het vrijmaken van de terreinen die nodig zijn om op Schaarbeek-Vorming een Brusselse multimodale activiteitenpool tot stand te brengen;
2. Duidelijkheid scheppen omtrent de budgetten die uitgetrokken zijn of zullen worden om die verplichtingen na te komen en zich zo nodig toe verbinden de nodige budgetten voor het naleven van die verplichtingen te boeken en vrij te maken; *→ resolu!*
3. De nodige projectonderhandelingen en -besprekingen aangaan met de Brusselse overheden en instellingen die belast zijn met de ontwikkeling van het gebied en met de verwerving van de gronden;

Regeringsleden die het dossier indienen

Rudi Vervoort, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Rudi VERVOORT

Avis d'Infrabel
sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004
et la proposition de résolution relative au transport ferroviaire de
marchandises dans le port de Bruxelles

Préambule :

Sur le terrain dont le FIF est propriétaire à Schaerbeek-Formation, il faut distinguer l'infrastructure du raccordement ferroviaire du Port de Bruxelles et celle de la L26A, toutes deux visées parfois de manière un peu indifférente par les propositions de loi et de résolution. Ces infrastructures ont des fonctions différentes, qu'il ne faut pas confondre, et dans l'état actuel des choses, des échéances de démantèlement différentes :

- **La ligne 26 A** dédiée au trafic fret à travers le site de Schaerbeek-Formation, mise hors service en mai 2020, déconnectée du réseau, en cours de démantèlement, et dont la fin du démantèlement est planifiée pour le 31 décembre 2020 ;
- **La voie de raccordement ferroviaire du Port de Bruxelles** assurant la liaison entre le Port de Bruxelles et le réseau, dont la mise hors service est prévue le 31 décembre 2020 et les travaux de démantèlement planifiés entre le 1^{er} avril et le 30 juin 2021.

Synthèse de la position d'Infrabel :

1. Sur le report de démantèlement général du site du 31 décembre 2020 au 31 décembre 2022 :

Vu l'état de vétusté des infrastructures ferroviaires encore présentes sur le site, elles ne pouvaient plus être maintenues en exploitation en toute sécurité au-delà du 31 décembre 2020 sans des travaux de renouvellement. Une prolongation du délai de démantèlement général du site à décembre 2022 aurait nécessité un renouvellement de cette infrastructure dont la réalisation n'aurait pu être planifiée avant 2022 et des coûts supplémentaires (non budgétés) pour Infrabel pour une infrastructure qui, in fine, sera vouée à être mise hors service fin 2022.

A 6 mois de l'échéance imposée par l'AR, Infrabel a pris les dispositions pour en respecter les termes et délais et a entamé les travaux de démantèlement du site. La L26A traversant la zone FIF, et en raison de l'obligation de son démantèlement, Infrabel a développé **une solution alternative** pour la traversée par le trafic marchandise du site de Schaerbeek-Formation. Les travaux d'infrastructure indispensables à la mise en œuvre de cette solution alternative sont déjà en cours actuellement. La ligne 26A a été mise hors service en mai 2020 et déconnectée du réseau. Cette mise hors service était un préalable indispensable à la réalisation de ces travaux. La mise en œuvre de cette solution alternative apportera une solution plus avantageuse pour le trafic marchandises à moyen et long terme que ne l'aurait apporté une prolongation du délai de démantèlement général du site.

Une prolongation du délai de démantèlement du site serait à ce jour contre-productive.

Infrabel ne voit pas d'intérêt à ce jour d'une prolongation du délai de 2020 à 2022.

2. Sur le maintien de la voie de raccordement ferroviaire du Port de Bruxelles

Le Port de Bruxelles a assigné Infrabel en vue de lui interdire de mettre hors service ladite voie de raccordement. La procédure est actuellement pendante. Pour laisser à la justice les délais nécessaires pour remplir son office, Infrabel a négocié avec le FIF (dans le respect des termes et conditions de l'AR) une prolongation raisonnable du délai de démantèlement, soit le 30 juin 2021 en lieu et place du 31 décembre 2020.

Sur un maintien de cette infrastructure au-delà de cette échéance, Infrabel s'en remettra à une décision politique ou au verdict d'une décision judiciaire.

Infrabel attire toutefois l'attention sur le fait que le maintien en service de cette infrastructure au-delà de fin 2020, **nécessitera aussi d'importants travaux d'entretien et de renouvellement, au vu de son état de vétusté**, travaux actuellement ni planifiés, ni budgétés.

En cas de décision de maintien de l'infrastructure, il faudra veiller à ce qu'Infrabel soit exonérée des pénalités actuellement prévues par l'Arrêté Royal en cas de non-respect de l'échéance du 31 décembre 2020.

Nous avons aussi eu l'attention attirée par des questions de compétence que pourraient soulever la proposition de loi quant à la modification d'un arrêté Royal, portant sur des matières qui semblent davantage relever de la compétence régionale.

Vous trouverez ci-dessous l'analyse d'Infrabel à ce sujet.

ANALYSE D'INFRABEL

- 1. Sur la Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004** arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles (déposée par Mmes Kim Buyst et Sarah Schlitz et consorts)

1.1. Objet de la demande :

Ci-dessous, les amendements proposés par la proposition de loi replacés dans leur contexte, le texte de l'annexe 1.2, fiche 13, annexée à l'AR du 30 décembre 2004 (copie en annexe pour votre facilité):

1. Une modification, à intégrer comme ci-dessous, dans l'alinéa concerné de la fiche 13:
« les précités (*ndlr les occupants càd Infrabel*) peuvent occuper le bien jusqu'au **31 décembre 2022** (*en lieu et place de 2020*). »
2. Un ajout pur et simple :
« **La voie de raccordement avec le Port de Bruxelles doit être sauvegardée.** »

Pour rappel, la fiche 13 ne fait aucune mention, dans sa version actuelle, de la voie de raccordement du Port de Bruxelles.

Infrabel comprend de la proposition d'amendement de la fiche 13 que :

- L'ensemble des constructions sur le terrain FIF pourrait être maintenu sur le terrain jusqu'au 31 décembre 2022 ;
- Le délai du 31 décembre 2022 ne s'appliquerait pas à la voie de raccordement du Port et que celle-ci **devra être maintenue sine die** (et qu'elle tomberait donc en dehors de l'obligation de démantèlement du site de Schaerbeek formation).

1.2. Sur le report de démantèlement général du site du 31 décembre 2020 au 31 décembre 2022 :

Tel que le texte est libellé, Infrabel *peut* occuper le site jusque fin 2022 mais il n'en ressort *pas l'obligation* pour Infrabel de ne pas démanteler les infrastructures avant le terme de ce délai, ou l'obligation de les maintenir en service jusque fin 2022.

Infrabel attire l'attention sur le fait que vu son manque de clarté, le texte reste sujet à interprétation.

Aujourd'hui, à 6 mois de l'échéance ultime de démantèlement de l'AR du 30 décembre 2004, Infrabel a pris les dispositions nécessaires pour respecter le délai qui s'imposait à elle. Une partie des infrastructures est déjà démantelée ou en cours de démantèlement.

La ligne 26A notamment a été mise hors service et déconnectée du réseau au Nord-Est de la zone FIF de Schaerbeek-Formation en mai 2020. Cette mise hors service était une condition indispensable à la réalisation des travaux, actuellement en cours (Y Bruulstraat et Tunnel T), qui permettront d'offrir une alternative au démantèlement de la L26A.

Avis d'Infrabel :

Maintenir la ligne 26A en service sur le site de Schaerbeek-Formation pendant 2 années supplémentaires n'est à ce jour plus possible. Elle a été déconnectée du réseau car son maintien était

incompatible avec les infrastructures de la solution alternative. Même envisagé plus précocement, ce choix se serait heurté à des difficultés d'ordre technique.

D'une part, l'état de vétusté de la L26A ne permettait pas de la maintenir en service et de garantir son exploitation en toute sécurité jusqu'en fin 2022 sans renouvellement. Ces travaux de renouvellement n'ont été ni planifiés ni budgétés, la ligne étant vouée à être démantelée. Ces travaux auraient impliqué une étude, une procédure de marchés publics, soit un début des travaux début 2022, sous réserve des budgets disponibles. Or, l'état de la ligne aurait impliqué dès 2021, de fortes réductions de l'usage de cette infrastructure.

En conséquence de cet état de vétusté et de son obligation de démantèlement de la zone FIF pour le 31 décembre 2020, Infrabel a donc déjà entamé les travaux d'infrastructure (Y Bruulstraat- Tunnel T) indispensables à la mise en œuvre d'une solution alternative pour le trafic marchandises.

D'autre part, Infrabel a trouvé des **accords jugés satisfaisants par Linéas** sur les conséquences, pour son trafic de marchandises, du démantèlement de la L26A à partir de fin mai 2020. Pendant la durée des travaux actuellement en cours, des itinéraires de déviation ont pu être proposés (via L26). Dès mi-octobre 2020, **un itinéraire alternatif sera possible** pour le trafic marchandises à travers la zone de Schaerbeek-Formation (via L27- Y Bruulstraat-Tunnel T-L28).

La ligne 26A notamment a été mise hors service dans la zone FIF de Schaerbeek-Formation en mai 2020, déconnectée du réseau et partiellement démantelée. Cette mise hors service est irréversible et était indispensable à la réalisation des infrastructures de la solution alternative.

A ce jour, une prolongation du délai assortie d'une obligation de maintien en service de la L26A serait totalement contre-productive. Les travaux de la solution alternative sont engagés, leur financement budgétisé, leur planification organisée en vue de respecter des délais de l'AR. Une modification des délais remettrait en cause toute la planification et la mise en place de la solution alternative au démantèlement de la L26A. Reconnecter la L26A au réseau demanderait la réalisation d'une nouvelle infrastructure, impossible à mettre en œuvre à court terme.

De plus, comme expliqué ci-dessus, une prolongation du délai de démantèlement général du site n'aurait pas empêché une réduction de l'utilisation de la ligne dès 2021, dans l'attente de travaux dont la planification n'aurait pu se faire qu'à partir de 2022, rendant inutile une prolongation du maintien en service de la ligne jusqu'en fin 2022. Ces travaux engendreraient des coûts supplémentaires (non budgétés) pour Infrabel, et une utilisation discutable des deniers publics, pour une infrastructure qui, in fine, est vouée à être mise hors service.

En conséquence de l'état de vétusté de l'infrastructure, une prolongation du délai de démantèlement général du site n'aurait pas apporté une solution plus avantageuse pour le trafic marchandises à moyen et long terme.

Infrabel a pris les dispositions adéquates dans l'intérêt du trafic marchandise et dans le respect de ses obligations légales.

Pour ces raisons, le maintien en exploitation de la L26A n'est à ce jour plus possible et Infrabel ne voit en conséquence pas l'intérêt d'une prolongation du délai de démantèlement du site de 2020 à 2022.

1.3 Sur l'ajout du point 2 quant à la voie de raccordement au Port de Bruxelles

« La voie de raccordement avec le Port de Bruxelles doit être sauvegardée. »

Pour rappel, la fiche 13 ne fait actuellement pas de mention expresse du raccordement au Port de Bruxelles qui, par conséquent, comme toutes les autres infrastructures ferroviaires sur le site de Schaerbeek formation, est visé par le délai de démantèlement du 31/12/2020.

Le Port de Bruxelles a assigné Infrabel le 12/10/2018 en vue de lui interdire de mettre hors service ladite voie de raccordement et d'enjoindre à Infrabel de maintenir la desserte litigieuse en parfait état de fonctionnement et de procéder à son entretien dans les règles de l'art. L'Etat belge, tout comme la Région de Bruxelles-capitale et le FIF sont parties à la cause.

Pour laisser à la justice les délais nécessaires pour faire office, Infrabel a négocié avec le FIF une prolongation raisonnable du délai de démantèlement de l'infrastructure nécessaire à la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles, dans le respect et les limites des dispositions de l'AR du 30 décembre 2004.

Actuellement, le sort de la voie de raccordement au Port de Bruxelles est donc, conformément à la fiche 13, et à l'accord ultérieur passé entre le FIF et Infrabel, le suivant :

- Mise hors service en décembre 2020
- Maintien de l'infrastructure en place jusque fin mars 2021
- Démantèlement pour fin juin 2021

Avis d'Infrabel :

Sur un maintien de cette infrastructure au-delà des échéances mentionnées ci-dessus, Infrabel s'en remettra à une décision politique ou au verdict d'une décision judiciaire.

Nous attirons toutefois l'attention sur le fait que, si une modification de l'AR, ou une décision de justice, ordonne le maintien de la voie de raccordement à son emplacement actuel et son maintien en service au-delà de fin 2020, **son état de vétusté nécessitera d'importants travaux d'entretien et de renouvellement, actuellement ni planifiés, ni budgétés**, puisque cette voie est vouée au démantèlement.

Nous observons en outre que la proposition de loi évoque uniquement la voie de raccordement au Port de Bruxelles mais pas **les voies du faisceau C** indispensables aux manœuvres d'avant-port. Il faut noter que celles-ci sont également dans un état de vétusté très avancé. Tout comme pour le maintien en service de la voie de raccordement, il faudrait aussi prévoir des budgets supplémentaires pour que ces voies de manœuvres d'avant-port puissent être maintenues en service.

De plus, ces voies de manœuvre sont situées au cœur du terrain FIF. Il paraît difficilement imaginable de les laisser à leur emplacement actuel à terme. Pour garantir une utilisation efficiente du raccordement du port, des voies de manœuvre d'avant-port devraient être construites à proximité de la voie de raccordement, sur des terrains propriété d'Infrabel sur le site de Schaerbeek-Formation.

Une nouvelle infrastructure pouvant remplir cette office est à l'étude. Les sources de financement doivent encore être trouvées.

Enfin, nous attirons l'attention sur le fait que l'annexe 1.5 de l'AR de 2004 prévoit le paiement d'une pénalité (de plusieurs millions d'euros par an) à verser par Infrabel au FIF si les délais de démantèlement de la fiche 13 ne sont pas respectés. Il ne faudrait pas que le résultat de l'amendement proposé à la fiche 13 conduise Infrabel, bien malgré elle, à devoir ces pénalités au FIF au cas où la voie de raccordement du Port devait être maintenue en service.

Une éventuelle **modification de l'AR ou la décision judiciaire devra prévoir qu'Infrabel, en cas de maintien d'infrastructures au-delà de la date du 31 décembre 2020, ne soit pas redevable vis-à-vis du FIF des pénalités (de plusieurs millions d'euros par an) prévues par l'annexe 1.5. de l'AR FIF** dans le cas où celui-ci ne retrouve pas l'entière responsabilité de son bien quitte et libre de toute charge à la date prévue.

1.4. Observations quant aux développements contenus dans la proposition de loi

- « La présence d'une bonne infrastructure ferroviaire sur ce site est donc d'une importance cruciale. En outre, elle répond à une obligation européenne. L'article 15 de la directive européenne RTE-T stipule que les ports intérieurs doivent disposer d'un raccordement à l'infrastructure ferroviaire. »

Commentaires Infrabel : Le jugement rendu par le tribunal de première instance du 21 janvier 2020 sur les mesures provisoires demandées par le Port de Bruxelles, en a décidé autrement : « À supposer même que – comme le soutient le Port de Bruxelles – l'article 15.1 du Règlement (UE) n° 1315/2013 puisse être lu comme énonçant que les ports intérieurs doivent être reliés "aux infrastructures routières [et] ferroviaires", il ne précise pas comment cette liaison doit être réalisée. En d'autres termes, en l'espèce, même si l'on suit l'interprétation défendue par la partie demanderesse, le règlement précité laisse la manière dont le Port de Bruxelles doit être connecté au réseau ferroviaire d'INFRABEL à l'entière appréciation des pouvoirs publics concernés. Aucune compétence liée ne peut donc être constatée à cet égard dans leur chef » et « En définitive, contrairement à ce qu'affirme le Port de Bruxelles, le Règlement (UE) n° 1315/2013 ne prévoit aucun "droit à une desserte ferroviaire" ».

- « Dans le passé, le raccordement efficace entre le réseau ferroviaire et le port a été fortement réduit. Trois des quatre raccords ferroviaires ont été fermés, dont celui qui était relié au site de Tour & Taxis sur la rive gauche ».

Commentaires Infrabel : ces raccordements reliaient le site de Tour et Taxi à la ligne 28 et n'avaient aucun lien avec le Port.

1.5. Observations juridiques sur la compétence

Nous avons eu l'attention attirée par des questions de compétence que pourraient soulever la proposition de loi. Outre celle concernant la modification d'un arrêté Royal, nous souhaitons souligner

que la compétence du niveau fédéral - sur des matières qui semblent davantage relever de la compétence régionale – apparaît quelque peu incertaine.

2. Sur la Proposition de résolution relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles (déposée par Mme Maria Vindevoghel et consorts)

2.1. Objet de la demande lié au site de Schaerbeek-Formation :

1. Mettre immédiatement **fin, par tous les moyens possibles, aux travaux de démantèlement ferroviaire** sur le terrain de Schaerbeek-Formation;

2. Charger Infrabel **de réinstaller les voies ferrées déjà démantelées** qui assuraient une liaison avec le port de Bruxelles;

2.2 Sur le point 1

Un Arrêté Royal du 30 décembre 2004 impose à Infrabel de démanteler les infrastructures ferroviaires situées sur un terrain de 40ha dans le site de Schaerbeek-Formation. C'est une obligation légale à laquelle Infrabel ne peut se soustraire sous peine d'être redevable de pénalités d'environ 7 millions € par an.

Infrabel ne peut être déliée de son obligation que suite à une modification de l'Arrêté Royal en question, ou par une décision judiciaire qui déclarerait illégales certaines dispositions de cet Arrêté Royal.

2.3 Sur le point 2

Les voies ferrées qui assurent une liaison avec le Port de Bruxelles ne sont actuellement pas encore démantelées. Elles restent en service jusqu'au 31 décembre 2020.

Infrabel a négocié avec le FIF une prolongation raisonnable du délai de démantèlement de l'infrastructure nécessaire à la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles, dans le respect et les limites des dispositions de l'AR. Suivant les termes de cet accord, l'échéance de démantèlement a été postposée au 30 juin 2021. L'infrastructure sera maintenue en place jusque fin mars 2021, date à laquelle commenceront les opérations de démantèlement.

2.4 Observations quant aux développements contenus dans la proposition de résolution

Développements

- « La voie de raccordement, qui croise en diagonale l'avenue de Vilvorde, ne paie pas de mine, mais la liaison revêt une importance stratégique considérable, car elle relie tout le site de Schaerbeek-Formation à l'ensemble du réseau ferroviaire ».

Commentaires Infrabel :

- La voie de raccordement relie uniquement un faisceau situé dans le Port (et pas tout le site de Schaerbeek-Formation) au reste du réseau ferroviaire
- Il nous paraît aussi important de rappeler que la voie de raccordement et le faisceau dans le Port sont utilisés pour faire du transbordement rail-route mais qu'ils ne sont pas utilisés pour faire du transbordement rail-voie d'eau.
- « Au cours des trente dernières années, trois des quatre liaisons ferroviaires du port de Bruxelles – soit 5,5 kilomètres de rails – ont été démantelées »

Commentaires Infrabel : Ces autres liaisons ferroviaires étaient liées à des activités industrielles de type industrie lourde, qui ont aujourd'hui quitté les lieux.

- Quant à l'étude d'incidence qui aurait calculé le nombre de camions supplémentaires dans Bruxelles, suite à la suppression des infrastructures ferroviaires visées :

Commentaires Infrabel : Nous n'en avons pas connaissance de cette étude et sommes étonnés de ces chiffres élevés, dans la mesure où :

- le raccordement du Port n'est plus utilisé depuis 2018 : **plus aucun train commercial** ne circule sur cette voie de raccordement depuis 2018 et **aucun sillon n'a été réservé** auprès d'Infrabel pour les semaines ou mois à venir ;
- un itinéraire alternatif est proposé pour la traversée du site de Schaerbeek-Formation pour le trafic marchandise.
- Page 6 : « La Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles et le transporteur Lineas ont entre-temps déjà traduit Infrabel devant la justice belge et européenne, avec pour objectif de faire cesser immédiatement les travaux de déferrement, 80 % du terrain ayant en effet déjà été défermé ».

Commentaires Infrabel :

- Linéas s'est fait débouter de sa demande. Lineas a été considéré comme sans intérêt à agir par le jugement du 21 janvier 2020 sur les mesures provisoires demandées par le Port de Bruxelles.
- Nous n'avons pas connaissance de recours devant « la justice européenne ».
- Page 6 : « Cette suppression de la connexion ferroviaire du terminal portuaire bruxellois va à l'encontre des directives de l'Union européenne en faveur du développement du Réseau

transeuropéen de transport (Règlement RTE), qui oblige les États membres à “veiller à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires” ».

Commentaires Infrabel : Le jugement rendu par le tribunal de première instance du 21 janvier 2020 sur les mesures provisoires demandées par le Port de Bruxelles, en a décidé autrement : « À supposer même que – comme le soutient le Port de Bruxelles – l’article 15.1 du Règlement (UE) n° 1315/2013 puisse être lu comme énonçant que les ports intérieurs doivent être reliés “aux infrastructures routières [et] ferroviaires”, il ne précise pas comment cette liaison doit être réalisée. En d’autres termes, en l’espèce, même si l’on suit l’interprétation défendue par la partie demanderesse, le règlement précité laisse la manière dont le Port de Bruxelles doit être connecté au réseau ferroviaire d’INFRABEL à l’entière appréciation des pouvoirs publics concernés. Aucune compétence liée ne peut donc être constatée à cet égard dans leur chef » et « En définitive, contrairement à ce qu’affirme le Port de Bruxelles, le Règlement (UE) n° 1315/2013 ne prévoit aucun “droit à une desserte ferroviaire” ».

- « Il n’existe aucune solution alternative pour l’usine Audi, qui représente 2 600 emplois directs »

Commentaires Infrabel : Dès mi-octobre 2020, Linéas, transporteur d’Audi, bénéficiera de la solution alternative de traversée du site via Y Bruulstraat et Tunnel T. Un itinéraire alternatif a été mis en place pendant la durée des travaux de mise en œuvre de la solution alternative.

- Page 7 : « En résumé, une entreprise placée sous la tutelle de l’autorité fédérale détruit des lignes de chemin de fer et jettera jusqu’à 200 000 camions supplémentaires sur les routes belges, ce qui aggravera la pollution et compromettra l’avenir du fret ferroviaire belge. Tout cela pour accroître la valeur marchande du terrain de Scharbeek-Formation en vue de le vendre au prix le plus élevé possible à CityDev, un autre organisme public. »

Commentaires Infrabel : Non, cette entreprise (on suppose que les auteurs parlent d’Infrabel) le fait uniquement parce qu’un arrêté royal l’oblige à le faire. Pour rappel, Infrabel n’est pas le vendeur du terrain.

Résolution

- Page 10 : « 3. de mettre au point une vision cohérente du développement du terrain de Schaerbeek-Formation, dans l’intérêt général des citoyens et avec tous les partenaires concernés: Port de Bruxelles, FIF, Infrabel, SNCB, Lineas, Audi Bruxelles, CityDev, autorité fédérale et Région bruxelloise »;

Commentaires Infrabel : Le développement urbain, y compris en ses aspects économiques et de mobilité, est une compétence régionale.

CONCLUSIONS

Aujourd'hui, à 6 mois de l'échéance prévue par l'AR, Infrabel a tout mis en œuvre pour pouvoir respecter les délais qui s'imposent à elle, suivant les termes et conditions de l'AR du 30/12/2004, ses annexes et les conditions négociées avec le FIF, soit :

- Maintien en service des infrastructures ferroviaires indispensables à la desserte du Port de Bruxelles jusqu'au 31 décembre 2020, et démantèlement pour le 30 juin 2021, suivant délais négociés entre Infrabel et le FIF (et ce, malgré qu'il n'y ait plus de trafic commercial depuis 2018 et qu'aucun sillon n'ait été réservé auprès d'Infrabel pour les semaines ou les mois à venir) ;
- Démantèlement du reste des infrastructures ferroviaires dans les délais imposés par l'AR précité, soit pour le 31 décembre 2020.

En ce qui concerne les infrastructures devant être démantelées pour le 31 décembre 2020, Infrabel a trouvé des solutions alternatives pour pallier ces infrastructures et a réussi à trouver des accords satisfaisants avec les partenaires concernés.

Les travaux d'infrastructure indispensables à la mise en œuvre de la solution alternative sont actuellement en cours. La ligne 26A notamment a été déconnectée du réseau et partiellement démantelée, condition indispensable à la réalisation de ces nouvelles infrastructures.

Vu l'état de vétusté des infrastructures concernées par le démantèlement, elles ne pouvaient d'ailleurs plus être maintenues en exploitation en toute sécurité au-delà du 31 décembre 2020 sans des travaux de renouvellement, à ce jour non planifiés, ni budgétés.

Un report de la date de démantèlement de 2020 à 2022 est aujourd'hui sans intérêt, et ne permettrait pas de dégager des solutions plus avantageuses pour le trafic marchandise à court ou moyen terme que celle proposée, planifiée et qui sera mise en œuvre par Infrabel avant la fin de l'année.

Quant à la voie de raccordement du Port de Bruxelles, Infrabel s'en remettra à une décision politique, ou au verdict judiciaire dans la procédure en cours.

Elle attire toutefois l'attention sur le fait que, si une modification de l'AR, ou une décision judiciaire, ordonne le maintien de la voie de raccordement à son emplacement actuel et son maintien en service au-delà de fin 2020, son état de vétusté nécessitera de gros travaux d'entretien et de renouvellement, actuellement ni planifiés, ni budgétés. Une solution devra également être trouvée pour le faisceau de manœuvres d'avant-port.

De plus, **la modification de l'AR ou la décision judiciaire devra prévoir qu'Infrabel, en cas de maintien d'infrastructures au-delà de la date du 31 décembre 2020, ne soit pas redevable vis-à-vis du FIF des pénalités (de plusieurs millions d'euros par an) prévues par l'annexe 1.5. de l'AR FIF dans le cas où celui-ci ne retrouve pas l'entièreté de son bien quitte et libre de toute charge à cette date.**

Ann Billiau
CEO ad interim

Advies van Infrabel betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 en het voorstel van resolutie betreffende de goederentreinen in de Haven van Brussel

Inleiding:

Op het terrein in Schaarbeek-Vorming, dat eigendom is van het FSI, liggen twee verschillende infrastructuren, i.e. het aansluitspoor van de Haven van Brussel en de L26A die in het wetsvoorstel en het voorstel van resolutie soms door elkaar worden gebruikt. De infrastructuren hebben elk een verschillende functie, die niet met elkaar mogen worden verward, en, zoals de zaken er nu voorstaan, elk binnen een andere termijn ontmanteld worden:

- **De lijn 26 A**, bestemd voor goederenverkeer via de site van Schaarbeek-Vorming, werd in mei 2020 buiten dienst gesteld, ontkoppeld van het spoornet, en wordt nu ontmanteld; de voltooiing van die werken is gepland voor 31 december 2020;
- Het aansluitspoor van de **Haven van Brussel**, dat de haven verbindt met het spoornet, wordt op 31 december 2020 buiten dienst gesteld en ontmanteld tussen 1 april en 30 juni 2021.

Samenvatting van het standpunt van Infrabel:

1. Betreffende het uitstel van de volledige ontmanteling van de site van 31 december 2020 naar 31 december 2022 :

Gezien de **verouderde staat van** de spoorinfrastructuren die zich nog steeds op het terrein bevinden, was het niet langer mogelijk om zonder vernieuwingswerken de exploitatieveiligheid ervan na 31 december 2020 te blijven verzekeren. Indien de volledige ontmanteling van de site zou worden uitgesteld tot december 2022, zouden er vernieuwingswerken aan de infrastructuur nodig zijn, die niet vóór 2022 kunnen worden uitgevoerd, en zou dit voor Infrabel bijkomende (niet-gebudgetteerde) kosten met zich meebrengen voor een infrastructuur die uiteindelijk eind 2022 buiten dienst wordt gesteld.

Met nog 6 maanden te gaan voordat de door het KB opgelegde termijn verstrijkt, heeft Infrabel stappen ondernomen om de termijnen na te leven en is het begonnen met de werken voor de ontmanteling van de site. Omdat de L26A het terrein van het FSI doorkruist en gezien de verplichting om deze infrastructuur te ontmantelen, heeft Infrabel **een alternatieve oplossing** uitgewerkt om de continuïteit van het goederenverkeer via de site Schaarbeek-Vorming te verzekeren. De infrastructuurwerken die essentieel zijn voor de aanleg van de alternatieve route, zijn inmiddels aan

de gang. De lijn 26A werd in mei 2020 buiten dienst gesteld en ontkoppeld van het spoornet. De buitendienststelling was een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van deze werken. De alternatieve route biedt voor het goederenverkeer op middellange en lange termijn een voordeligere oplossing dan een verlenging van de termijn voor de volledige ontmanteling van de site.

Een verlenging van de termijn voor de ontmanteling van de site zou enkel contraproductief zijn.

Infrabel ziet er het belang niet van in de termijn van 2020 te verlengen naar 2022.

2. Betreffende het behoud van het aansluitspoor van de Haven van Brussel

De Haven van Brussel heeft Infrabel gedagvaard om hem te verbieden het aansluitspoor buiten dienst te stellen. De procedure is momenteel aanhangig. Om het gerecht de nodige tijd te geven zijn werkzaamheden uit te voeren, heeft Infrabel met het FSI (overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van het KB) onderhandeld over een redelijke verlenging van de ontmantelingstermijn, namelijk naar 30 juni 2021 in plaats van 31 december 2020.

Wat betreft het behoud van deze infrastructuur na die termijn, zal Infrabel zich baseren op een politieke beslissing of op de uitspraak van een rechtbank.

Infrabel wijst er echter op dat het in dienst houden van deze infrastructuur na eind 2020, **gezien de verouderde staat ervan, tevens grote onderhouds- en vernieuwingswerken zal vergen**, werken die niet gepland zijn noch gebudgetteerd zijn.

Ingeval van een beslissing om de infrastructuur te behouden, dient erover te worden gewaakt dat Infrabel wordt vrijgesteld van de sancties die momenteel voorzien zijn in het koninklijk besluit ingeval van de niet-naleving van de termijn van 31 december 2020.

Onze aandacht werd ook gevestigd op bevoegdheidskwesties die kunnen voortvloeien uit het wetsvoorstel tot wijziging van een koninklijk besluit houdende materie die tot de gewestelijke bevoegdheid lijkt te behoren.

Hier volgt de analyse van Infrabel ter zake.

ANALYSE VAN INFRABEL

- 1. Betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische**

Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, met het oog op de vrijwaring van het aansluitspoor van de Haven van Brussel
(Ingediend door mevr. Kim Buyst en mevr. Sarah Schlitz, c.s.)

1.1. Voorwerp van de vraag:

Hieronder vindt u de door het wetsvoorstel voorgestelde in hun context geplaatste wijzigingen, de tekst van bijlage 1.2, fiche 13, als bijlage bij het KB van 30 december 2004 (voor het gemak is hierbij een kopie gevoegd):

1. Een wijziging die, als volgt, moet worden opgenomen in de desbetreffende alinea van fiche 13:
"De bovengenoemden (*n.v.d.r.: de gebruikers, d.w.z. Infrabel*) mogen het goed bezetten tot **31 december 2022** (*in plaats van 2020*). "
2. Een enkele, eenvoudige toevoeging:
"De spoorverbinding met de Haven van Brussel moet gevrijwaard blijven."

Ter herinnering, in fiche 13 wordt in de huidige versie nergens verwezen naar het aansluitspoor van de Haven van Brussel.

Infrabel begrijpt uit het voorstel tot wijziging van fiche 13 dat :

- Alle constructies op het terrein van het FSI kunnen op het terrein behouden blijven tot 31 december 2022;
- De termijn van 31 december 2022 niet van toepassing is op het aansluitspoor van de Haven en dat het aansluitspoor **sinu die moet worden behouden** (en dat het dus valt buiten de verplichting om de site van de Schaarbeek-Vorming te ontmantelen).

1.2. Betreffende de uitstel van de volledige ontmanteling van de site van 31 december 2020 naar 31 december 2022 :

Zoals de tekst luidt, *mag* Infrabel de site bezetten tot eind 2022, maar daaruit vloeit *geen verplichting* voor Infrabel voort om de infrastructuur niet te ontmantelen voor het einde van die termijn, of de verplichting om deze in dienst te houden tot eind 2022.

Infrabel vestigt de aandacht op het feit dat de tekst, wegens gebrek aan duidelijkheid, voor interpretatie vatbaar blijft.

Vandaag, zes maanden voor de uiterste door het KB van 30 december 2004 opgelegde termijn voor de ontmanteling verstrijkt, heeft Infrabel de nodige stappen ondernomen om deze termijn na te leven. Een deel van de infrastructuur wordt ontmanteld of is reeds ontmanteld.

In mei 2020 werd de lijn 26A onder meer buiten dienst gesteld en in het noordoosten van het terrein van het FSI van Schaarbeek-Vorming ontkoppeld van het spoornet. De buitendienststelling was een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van de werken die momenteel aan de gang zijn (Y

Bruulstraat en Tunnel T) en bedoeld zijn om een alternatief te bieden voor de ontmanteling van de L26A.

Het standpunt van Infrabel :

Het is niet langer mogelijk om lijn 26A nog eens 2 jaar in dienst te houden op de site Schaarbeek-Vorming. De spoorlijn werd ontkoppeld van het spoornet want de spoorlijn behouden was niet verenigbaar met de infrastructuur van de alternatieve route. Ook als die keuze eerder was overwogen, zou dit op technische problemen zijn gestuit.

Eerzijs was het gezien de verouderde staat van de L26A niet mogelijk de spoorlijn in dienst te houden en de exploitatieveiligheid ervan zonder vernieuwingswerken tot eind 2022 te blijven verzekeren. Die vernieuwingswerken zijn niet gepland noch gebudgetteerd, aangezien de lijn uiteindelijk toch wordt ontmanteld. Voor de werken zou een studie, alsook een procedure voor overheidsopdrachten moeten worden uitgevoerd, d.w.z. de werken zouden, afhankelijk van de beschikbare budgetten, begin 2022 van start gaan. Gezien de staat van de lijn zou de infrastructuur echter vanaf 2021 aanzienlijk minder worden gebruikt.

Gezien de verouderde staat van de lijn en de verplichting om het terrein van het FSI tegen 31 december 2020 te ontmantelen, is Infrabel reeds begonnen met de infrastructuurwerken (Y Bruulstraat - Tunnel T) die essentieel zijn voor de aanleg van een alternatieve route voor het goederenverkeer.

Anderzijs heeft Infrabel **akkoorden bereikt die Lineas bevredigend acht** wat de gevolgen van de ontmanteling van L26A vanaf eind mei 2020 voor haar goederenvervoer betreft. Voor de duur van de lopende werken werden omleidingsroutes (via L26) voorgesteld. Vanaf half oktober 2020 is er **een alternatieve route mogelijk** voor het goederenverkeer via de site van Schaarbeek-Vorming (via L27- Y Bruulstraat-Tunnel T-L28).

In mei 2020 werd de lijn 26A onder meer buiten dienst gesteld op het terrein van het FSI van Schaarbeek-Vorming, ontkoppeld van het spoornet en gedeeltelijk ontmanteld. De buitendienststelling is onomkeerbaar en was essentieel voor de aanleg van de infrastructuur voor de alternatieve route.

Een verlenging van de ontmantelingstermijn, met de verplichting om de L26A in dienst te houden, zou vandaag enkel contraproductief zijn. De werken voor de aanleg van de alternatieve route zijn aangevat, de financiering ervan is gebudgetteerd, de planning is vastgelegd in overeenstemming met de termijnen van het KB. Een wijziging van de termijnen zou de hele planning en uitvoering van de alternatieve oplossing voor de ontmanteling van de L26A in het gedrang brengen. Om de L26A opnieuw aan te sluiten op het spoornet, zou een nieuwe infrastructuur moeten worden aangelegd, wat op korte termijn onmogelijk te realiseren is.

Bovendien wordt er, zoals hierboven uiteengezet, met een verlenging van de termijn voor de volledige ontmanteling van het terrein niet vermeden dat de lijn vanaf 2021 minder worden gebruikt in afwachting van werken die pas vanaf 2022 kunnen worden gepland, waardoor het niet nuttig zou zijn de lijn nog tot eind 2022 in dienst te houden. De werken zouden voor Infrabel bijkomende (niet-

gebudgetteerde) kosten met zich meebrengen en er zouden ook vragen rijzen over de besteding van overheidsgeld voor een infrastructuur die uiteindelijk toch buiten gebruik gesteld wordt.

Gezien de verouderde staat van de infrastructuur zou een verlenging van de termijn voor de volledige ontmanteling van de site op middellange en lange termijn geen voordeligere oplossing bieden voor het goederenverkeer.

Infrabel heeft de nodige stappen ondernomen om de continuïteit van het goederenverkeer te verzekeren en daarbij zijn wettelijke verplichtingen na te leven.

Om deze redenen is het niet langer mogelijk om de L26A in exploitatie te houden en ziet er Infrabel dan ook niet het belang van in om de termijn voor de ontmanteling van de site te verlengen van 2020 naar 2022.

1.3 Betreffende de toevoeging van punt 2 inzake het aansluitspoor van de Haven van Brussel

"De spoorverbinding met de Haven van Brussel moet gevrijwaard blijven."

Ter herinnering, in fiche 13 wordt in de huidige versie nergens uitdrukkelijk verwezen naar het aansluitspoor van de Haven van Brussel, die bijgevolg, zoals alle andere spoorinfrastructuren op de site van Schaarbeek-Vorming, onder de ontmantelingstermijn van 31/12/2020 valt.

De Haven van Brussel heeft Infrabel op 12/10/2018 gedagvaard om hem te verbieden het aansluitspoor buiten dienst te stellen en hem te gelasten de betwiste exploitatie van het spoor in perfecte staat van werking te handhaven en het onderhoud ervan uit te voeren volgens de regels van de kunst. De Belgische staat, evenals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het FSI zijn partij in deze zaak.

Om het gerecht de nodige tijd te geven zijn werkzaamheden uit te voeren, heeft Infrabel met het FSI, overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van het KB van 30 december 2004, onderhandeld over een redelijke verlenging van de termijn voor de ontmanteling van de infrastructuur met het oog op het behoud van het aansluitspoor van de Haven van Brussel.

In overeenstemming met fiche 13 en de latere overeenkomst tussen het FSI en Infrabel, ziet de planning voor het aansluitspoor van de Haven van Brussel er als volgt uit:

- Buitendienststelling in december 2020
- Behoud van de infrastructuur tot eind maart 2021
- Ontmanteling eind juni 2021

Het standpunt van Infrabel :

Wat betreft het behoud van deze infrastructuur na de bovengenoemde termijnen, zal Infrabel zich baseren op een politieke beslissing of op de uitspraak van een rechtbank.

We wijzen er echter op dat, als het aansluitspoor krachtens een wijziging van het KB of een gerechtelijke beslissing op de huidige locatie dient te worden behouden en na eind 2020 in dienst

dient te blijven, dit, gezien de **verouderde staat ervan, aanzienlijke onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden zal vergen, die momenteel niet gepland noch gebudgetteerd zijn**, aangezien het aansluitspoor uiteindelijk toch ontmanteld wordt.

Bovendien stellen we vast dat het wetsvoorstel alleen betrekking heeft op het verbindingsspoor naar de Haven van Brussel, maar niet op **de sporen van Bundel C** die dienen voor het rangeren van treinen in de voorhaven. Ook deze verkeren in een zeer verouderde staat. Om de rangeersporen in de voorhaven in dienst te houden, zijn er, zoals voor het in dienst houden van het aansluitspoor, tevens bijkomende budgetten vereist.

Bovendien lopen de rangeersporen dwars over het terrein van het FSI. Het lijkt moeilijk haalbaar om ze op termijn op hun huidige locatie te houden. Voor een efficiënt gebruik van het aansluitspoor moeten er in de buurt van het aansluitspoor op de terreinen van Infrabel op de site van Schaarbeek-Vorming rangeersporen in de voorhaven worden aangelegd. Er is momenteel een studie lopende betreffende de aanleg van die nieuwe infrastructuur. De nodige financieringsbronnen zijn nog niet gevonden.

Tot slot vestigen we de aandacht op het feit dat Infrabel, krachtens bijlage 1.5 van het KB van 2004, een boete (enkele miljoenen euro's per jaar) dient te betalen aan het FSI indien de ontmantelingstermijnen zoals vermeld in fiche 13 niet worden nageleefd. Het voorstel tot wijziging van fiche 13 mag niet tot gevolg hebben dat Infrabel, ingeval het aansluitspoor van de Haven in dienst wordt gehouden, die boete desondanks dient te betalen aan het FSI.

Ingeval er infrastructuren behouden blijven na 31 december 2020, dient een eventuele **wijziging van het KB of een gerechtelijke beslissing te bepalen dat Infrabel geen boetes (van enkele miljoenen euro's per jaar), zoals voorzien in bijlage 1.5 van het KB FSI, dient te betalen aan het FSI**, indien het FSI niet al zijn eigendommen geheel vrij van alle lasten terug in eigendom heeft op de voorziene datum.

1.4. Opmerkingen over de ontwikkelingen in het wetsvoorstel

- "Het is dus van cruciaal belang te beschikken over een goede spoorinfrastructuur op deze site. Bovendien voldoet ze aan een Europese verplichting. Krachtens artikel 15 van de Europese TEN-T-richtlijn dienen binnenhavens te beschikken over een verbinding met de spoorinfrastructuur. "

Opmerkingen Infrabel: Het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van 21 januari 2020 betreffende de door de Haven van Brussel gevraagde voorlopige maatregelen heeft anders beslist: *"Zelfs als - zoals de Haven van Brussel stelt - het artikel 15.1 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 kan worden gelezen als een bepaling dat binnenhavens moeten zijn aangesloten "op de weg- [en] de spoorweginfrastructuur", dan nog specificeert het niet hoe deze aansluiting moet worden gerealiseerd. Met andere woorden, de wijze waarop de Haven van Brussel op het spoornet van INFRABEL moet worden aangesloten, wordt in de bovengenoemde verordening, ook al volgt men de door de eiser verdedigde interpretatie, volledig overgelaten aan het oordeel van de betrokken overheidsinstanties. In dit verband kan er dus geen*

gebonden bevoegdheid in hoofde van deze overheidsinstanties worden vastgesteld” en “In tegenstelling tot wat de Haven van Brussel beweert, voorziet Verordening (EU) nr. 1315/2013 uiteindelijk niet in een “recht op een spoorverbinding”.

- "De efficiënte verbinding tussen het spoornet en de haven is reeds aanzienlijk afgebouwd. Drie van de vier spoorverbindingen zijn gesloten, waaronder de verbinding naar de site van Thurn & Taxis op de linkeroever”.

Opmerking van Infrabel : deze spooransluitingen zorgden voor een verbinding tussen de site van Thurn en Taxis en lijn 28 en hadden niets te maken met de Haven.

1.5. Juridische opmerkingen over de bevoegdheid

Onze aandacht werd gevestigd op bevoegdheidskwesties die uit het wetsvoorstel kunnen voortvloeien. Naast die betreffende de wijziging van een koninklijk besluit, wijzen we erop dat de bevoegdheid van het federale niveau - houdende materie die tot de gewestelijke bevoegdheid lijkt te behoren - enigszins onzeker lijkt.

2. Betreffende het voorstel van resolutie betreffende de goederentreinen in de Haven van Brussel (ingediend door mevr. Maria Vindevoghel, c.s.)

2.1. Voorwerp van de vraag met betrekking tot de site van Schaarbeek-Vorming:

1. **De werken voor de ontmanteling van het spoor** op de site van Schaarbeek-Vorming **onmiddellijk, met alle mogelijke middelen, stopzetten;**
2. Infrabel gelasten **de reeds ontmantelde sporen**, die zorgden voor een verbinding met de haven van Brussel, **heraanleggen;**

2.2 Betreffende het punt 1

Infrabel dient krachtens een KB van 30 december 2004 de spoorinfrastructuren gelegen op een terrein van 40 ha op de site van Schaarbeek-Vorming te ontmantelen. Dit is een wettelijke verplichting waaraan Infrabel zich niet kan onttrekken, zo niet moet het een boete van ongeveer 7 miljoen € per jaar betalen.

Infrabel kan slechts van zijn verplichting worden ontslagen ingevolge een wijziging van het betrokken koninklijk besluit, of een gerechtelijke beslissing volgens dewelke sommige bepalingen van dit koninklijk besluit onwettig zouden zijn.

2.3 Betreffende het punt 2

De sporen die een verbinding vormen met de Haven van Brussel zijn nog niet ontmanteld. Ze blijven in dienst tot 31 december 2020.

Infrabel heeft, overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van het KB, met het FSI onderhandeld over een redelijke verlenging van de termijn voor de ontmanteling van de infrastructuur met het oog op het behoud van de spoorverbinding met de Haven van Brussel. Volgens de voorwaarden van deze overeenkomst werd de termijn voor de ontmanteling van de infrastructuur uitgesteld naar 30 juni 2021. De infrastructuur blijft behouden tot eind maart 2021, wanneer de werken voor de ontmanteling van start gaan.

2.4 Opmerkingen over de ontwikkelingen in het resolutievoorstel

Ontwikkelingen

- "Het aansluitspoor, dat diagonaal de Vilvoordselaan kruist, ziet er onooglijk uit, maar is van groot strategisch belang omdat het de hele site van Schaarbeek-Vorming verbindt met het hele spoorwegnet".

Opmerkingen Infrabel :

- Het aansluitspoor vormt enkel een verbinding tussen een bundel in de Haven (en niet de hele site van Schaarbeek-Vorming) en de rest van het spoornet.
 - Het lijkt ons belangrijk er nogmaals op te wijzen dat het aansluitspoor en de bundel in de Haven worden gebruikt voor de overslag van goederen tussen spoor en weg, maar niet tussen spoor en water.
- "In de afgelopen dertig jaar werden al drie van de vier spoorverbindingen van de Brusselse haven, ofwel 5,5 kilometer aan spoorstaven, ontmanteld."

Opmerkingen Infrabel : Deze andere spoorverbindingen waren bedoeld voor industriële activiteiten van het type zware industrie die niet meer aanwezig zijn op de site.

- Wat betreft de impactstudie waarin berekend werd hoeveel extra vrachtwagenverkeer er als gevolg van de ontmanteling van de betrokken spoorinfrastructuur zou bijkomen op de Brusselse wegen:

Opmerkingen Infrabel : We zijn niet op de hoogte van deze studie en zijn verbaasd over deze hoge cijfers, gezien het feit dat:

- het aansluitspoor van de Haven niet meer gebruikt wordt sinds 2018; er sinds 2018 geen **commerciële treinen meer** rijden op het aansluitspoor en er voor de komende weken of maanden geen **rijpaden** meer **gereserveerd** werden bij Infrabel;
 - er een alternatieve route wordt voorgesteld voor het goederenverkeer via de site Schaarbeek-Vorming.
- Pagina 6: "Inmiddels hebben het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Haven van Brussel en de vervoerder Lineas Infrabel reeds gedagvaard voor het Belgische en Europese gerecht, met als doel de spoorafbraakwerken meteen stop te zetten; het terrein is namelijk al voor 80% ontmanteld".

Opmerkingen Infrabel :

- Het verzoek van Lineas werd afgewezen. Linea wordt als niet-belanghebbende beschouwd door het vonnis van 21 januari 2020 betreffende de door de Haven van Brussel gevraagde voorlopige maatregelen.
 - Wij zijn niet op de hoogte van een beroep dat zou zijn ingesteld bij het "Europees gerecht".
- Pagina 6: "Deze spoorwegontkoppeling van de haventerminal in Brussel is in strijd met de richtlijnen van de Europese Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-verordening), die de lidstaten verplichten ervoor te zorgen dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur".

Opmerkingen Infrabel: Het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van 21 januari 2020 betreffende de door de Haven van Brussel gevraagde voorlopige maatregelen heeft anders beslist: *"Zelfs als - zoals de Haven van Brussel stelt - het artikel 15.1 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 kan worden gelezen als een bepaling dat binnenhavens moeten zijn aangesloten "op de weg- [en] de spoorweginfrastructuur", dan nog specificeert het niet hoe deze aansluiting moet worden gerealiseerd. Met andere woorden, de wijze waarop de Haven van Brussel op het spoornet van INFRABEL moet worden aangesloten, wordt in de bovengenoemde verordening, ook al volgt men de door de eiser verdedigde interpretatie, volledig overgelaten aan het oordeel van de betrokken overheidsinstanties. In dit verband kan er dus geen gebonden bevoegdheid in hoofde van deze overheidsinstanties worden vastgesteld"* en *"In tegenstelling tot wat de Haven van Brussel beweert, voorziet Verordening (EU) nr. 1315/2013 uiteindelijk niet in een "recht op een spoorverbinding"*.

- "Er is geen alternatieve oplossing voorhanden voor de Audi-fabriek, die 2.600 directe jobs verschaft".

Opmerkingen Infrabel: Vanaf half oktober 2020 kan Lineas, vervoerder van Audi, gebruikmaken van de alternatieve route over de site via de Y Bruulstraat en Tunnel T. Tijdens de werken voor de aanleg van de alternatieve route is voorzien in een alternatieve reisweg.

- Pagina 7: "Kortom, een onderneming onder het gezag van de federale overheid vernietigt spoorlijnen en stuurt zo tot 200.000 extra vrachtwagens op de Belgische wegen, waardoor de

milieuvervuiling toeneemt en de toekomst van het Belgische goederenvervoer per spoor in het gevaar brengt. Dit alles om de marktwaarde van de site van Schaarbeek-Vorming tegen de hoogst mogelijke prijs aan een andere overheidsinstantie, CityDev, door te verkopen. “

Opmerkingen Infrabel: Nee, deze onderneming (wij gaan ervan uit dat de auteurs naar Infrabel verwijzen) doet dit alleen omdat een koninklijk besluit haar daartoe verplicht. Ter herinnering, Infrabel is niet de verkoper van het terrein.

Resolutie

- Pagina 10: "3. een coherente visie op de ontwikkeling van site van Schaarbeek-Vorming uitwerken, in het algemene belang van de burgers en met alle betrokken partners: Haven van Brussel, FSI, Infrabel, NMBS, Lineas, Audi Brussel, CityDev, de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”;

Opmerkingen Infrabel : Stadsontwikkeling, met inbegrip van economisch beleid en mobiliteit, is een gewestelijke bevoegdheid.

CONCLUSIES

Vandaag, 6 maanden voor het verstrijken van de door het koninklijk besluit vastgestelde termijn, heeft Infrabel alles in het werk gesteld om de termijnen na te leven waartoe het, overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van het koninklijk besluit van 30 december 2004, alsook de bijlagen ervan en de voorwaarden die met het FSI zijn onderhandeld, gebonden is, namelijk:

- Het in dienst houden van de spoorinfrastructuren die essentieel zijn voor de verbinding met de Haven van Brussel tot 31 december 2020, en de ontmanteling tegen 30 juni 2021, volgens de tussen Infrabel en het FSI overeengekomen termijnen (en dit ondanks het feit dat er sinds 2018 geen commerciële treinen meer rijden en dat er voor de komende weken of maanden geen treinpaden bij Infrabel werden gereserveerd);
- De ontmanteling van de resterende spoorinfrastructuren binnen de door het bovengenoemde koninklijk besluit opgelegde termijnen, d.w.z. tegen 31 december 2020.

Wat betreft de infrastructuur die tegen 31 december 2020 moeten worden ontmanteld, heeft Infrabel ter vervanging alternatieve oplossingen gevonden en heeft het overeenkomsten kunnen sluiten die bevredigend zijn voor alle betrokken partners.

De infrastructuurwerken die essentieel zijn voor de aanleg van de alternatieve route zijn inmiddels aan de gang. De lijn 26A werd onder meer ontkoppeld van het spoornet en gedeeltelijk ontmanteld, wat een essentiële voorwaarde is voor de aanleg van deze nieuwe infrastructuur.

Gezien de verouderde staat van de betrokken infrastructuur, was het bovendien niet langer mogelijk de exploitatieveiligheid ervan na 31 december 2020 te blijven verzekeren zonder vernieuwingswerken uit te voeren die niet gepland noch gebudgetteerd zijn.

Het heeft vandaag geen zin de termijn van de ontmanteling te verschuiven van 2020 naar 2022, wat ook niet zou toelaten om voor het goederenverkeer op korte of middellange termijn oplossingen te vinden die voordeliger zijn dan de voorgestelde oplossing, die is gepland en voor het einde van het jaar door Infrabel wordt uitgevoerd.

Wat het aansluitspoor van de Haven van Brussel betreft, zal Infrabel zich baseren op een politieke beslissing, of op het gerechtelijke vonnis in de lopende procedure.

Het wijst er echter op dat, als er krachtens een wijziging van het KB of een gerechtelijke beslissing, het aansluitspoor op de huidige locatie dient te worden behouden en na eind 2020 in dienst dient te blijven, dit, gezien de verouderde staat ervan, aanzienlijke onderhouds- en vernieuwingswerken zal vergen, die momenteel niet gepland noch gebudgetteerd zijn. Ook voor de rangeerbundel in de voorhaven dient een oplossing te worden gevonden.

Ingeval er infrastructuur behouden blijven na 31 december 2020, dient de wijziging van het KB of de gerechtelijke beslissing bovendien te bepalen dat Infrabel geen boetes (van enkele miljoenen euro's per jaar), zoals voorzien in bijlage 1.5 van het KB FSI, dient te betalen aan het FSI, indien het FSI niet al zijn eigendommen geheel vrij van alle lasten terug in eigendom heeft op de geplande datum.

Ann Billiau
CEO ad interim

17 juillet 2020

Note de Lineas SA relative à la Proposition de loi n° 1179/1 - Proposition de résolution n° 1326/1**Problématique du démantèlement du réseau de Schaerbeek-Formation**

Nous vous communiquons ci-dessous notre avis sur la problématique visée par (i) la proposition de résolution 1326/1 du 8 juin 2020 relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles et par (ii) la proposition de loi 1179/1 du 22 avril 2020 modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, §2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles.

1 Rappel des acteurs concernés

La SA Lineas est aujourd'hui l'un des principaux acteurs privés dans le transport de fret ferroviaire en Europe. Sa société mère, Lineas Group SA, était initialement le département de fret de la SNCB. Elle a été privatisée, sous le nom de « SNCB LOGISTICS », puis « B LOGISTICS », et a ensuite transféré toutes ses activités de fret à sa filiale Lineas. Il résulte de ce qui précède que Lineas est actuellement l'un des plus grands utilisateurs du réseau ferroviaire belge.

La SA Infrabel est l'entreprise publique en charge de la gestion du réseau ferroviaire en Belgique. A ce titre, elle concède aux entreprises ferroviaires, parmi lesquelles Lineas, le droit d'utiliser ce réseau. Elle est chargée d'une mission d'intérêt public, dont les termes sont définis notamment par le contrat de gestion passé avec l'Etat.

Le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire (ci-après, « **FIF** ») a été créé par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre du démantèlement de la SNCB à la suite de la libéralisation du rail organisée par l'Union européenne.

2 Le site de Schaerbeek-Formation

Le site dénommé « Schaerbeek-Formation » est une zone de 40 hectares située à Haren (Bruxelles), le long du canal et incluant diverses voies ferroviaires.

Il comprend notamment le « faisceau C », lequel inclut la ligne L26A et la voie de raccordement ferroviaire au Port de Bruxelles.

La ligne L26 A est une ligne essentielle au trafic ferroviaire en Belgique, spécialement de marchandises, pour diverses raisons.

Elle permet aux trains de marchandises de relier principalement le Port d'Anvers à la région du Hainaut et à la France via « l'artère Nord Est ».

En ce qui concerne uniquement le trafic effectué par Lineas, cette ligne permettait le passage de 86 trains par semaine (parcours remplis et à vide). Cette ligne permettait en outre le passage des trains de fret sans perturber le trafic des trains de voyageurs, dès lors que la ligne L26A ne croisait pas de ligne voyageurs ni la gare de Schaerbeek Voyageurs.

17 juillet 2020

Cette ligne L26A était également la seule alternative pour une déviation des trains en cas de travaux sur les voies dans le couloir international ferroviaire « Mer du Nord – Méditerranée » (officiellement, le « *North Sea- Mediterranean corridor* »), comme il sera indiqué ci-dessous.

Les voies concernées incluent également le raccordement vers l'usine Audi à Forest (anciennement Volkswagen). Lineas met ainsi en service 10 trains par semaine pour l'usine Audi, via la L26A. Dans le futur, cette liaison devra être assurée via le Tunnel T, dont question ci-dessous.

Dans le cadre du démantèlement de la SNCB, le FIF s'est vu transférer la propriété notamment du site de « Schaerbeek-Formation » (article 454, § 2, alinéa 2 de la loi – programme du 22 décembre 2003).

Le site de Schaerbeek-Formation a toutefois été laissé provisoirement à la disposition de la SNCB Holding ou une de ses filiales de l'époque, à savoir Infrabel.

Il y est précisé que ces filiales « *peuvent occuper le bien jusqu'au 31 décembre 2020. A cette date, le déplacement de la ligne 26 A hors du site doit avoir été effectué* » (annexe 1.3 (fiche 13), Arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire). Une pénalité est prévue en cas de retard par rapport à ce délai.

Il résulte de ces dispositions qu'Infrabel, qui occupe actuellement le site de Schaerbeek-Formation, encourt une pénalité à l'égard du FIF si elle ne remet pas le site en état au 31 décembre 2020.

Cependant, avant de remettre le site à disposition, Infrabel et le FIF doivent avoir déplacé la ligne L26A hors du site conformément à leurs obligations découlant de l'arrêté royal du 30 décembre 2004.

Les délais laissés au FIF et à Infrabel pour organiser cette transition semblaient suffisamment longs pour qu'elle se déroule sans difficulté. Cependant, l'avenir du site de Schaerbeek-Formation a donné lieu à des multiples débats. L'ambition actuelle du FIF semble être de valoriser un maximum le site de Schaerbeek-Formation afin de le vendre à un prix attractif. Une valorisation optimale du site semble passer par un démantèlement de l'ensemble des voies ferrées qui le parcourt.

3 Les conséquences du démantèlement concernant la Ligne L26A

Infrabel a déjà débuté les travaux de mise hors service, à compter de la mi-juin 2020.

La Ligne L26A n'est à ce jour déjà plus opérationnelle.

Comme indiqué ci-dessus, la ligne L26A permettait aux trains de fret de circuler à travers le site de Schaerbeek-Formation sans croiser d'autres lignes, et particulièrement les lignes de voyageurs. Elle permettait également aux trains, notamment de fret, de traverser Bruxelles sans devoir passer par la gare de Schaerbeek Voyageurs.

Sans la Ligne L26A, les trains de fret doivent au contraire croiser les lignes à grande vitesse (qui sont prioritaires) et les lignes voyageurs, ainsi que systématiquement traverser la gare de Schaerbeek Voyageurs, rendant la circulation des trains de fret plus compliquée, notamment en termes de planification et de croisements d'autres trains, et ce particulièrement en heures de pointe. Ces problèmes opérationnels fondamentaux se rajoutent à une diminution de capacité résultant

17 juillet 2020

nécessairement de la suppression de la Ligne L26A.

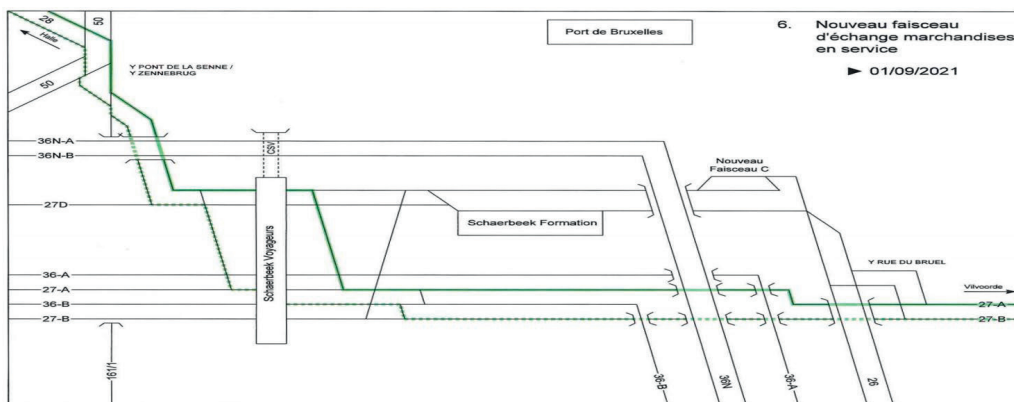
Infrabel a mis en œuvre les solutions alternatives exposées ci-dessous, et notamment suite aux nombreuses interpellations de Lineas quant à ses intentions concernant l'alternative à la Ligne L26A.

Infrabel a finalement fait part de la solution alternative envisagée par elle, à savoir la mise en œuvre du **Tunnel T**, ainsi que la création d'une nouvelle ligne, la **Ligne L26B**, devant permettre une capacité identique à celle précédemment autorisée par la Ligne L26A.

Infrabel a ainsi proposé la **mise en service du Tunnel T** à dater du 1^{er} septembre 2020. Ce tunnel permettra aux trains de fret de ne pas croiser les lignes L36NA et L36NB, étant des lignes utilisées par les trains voyageurs à grande vitesse.

Cependant, les trains de fret doivent toujours, dans cette configuration, croiser trois lignes principalement utilisées pour les trains de voyageurs (soit les lignes L27D, L36A et B, L 27 A et B) ainsi que traverser la gare de Schaerbeek Voyageurs, rendant la circulation des trains de fret plus compliquée, notamment en termes de planification et de croisements.

La disparition de la Ligne L26A et la mise en service du Tunnel T (situation en vigueur au 1^{er} septembre 2020) est schématisée comme suit :



La configuration future, à dater de septembre prochain, dans laquelle la Ligne L26A aura disparu et le Tunnel T aura été mis en service, ne permettra donc pas aux entreprises ferroviaires de fret, ni de voyageurs, de bénéficier d'une situation identique à la situation précédente.

La solution alternative complète ne sera atteinte qu'une fois que **la nouvelle Ligne L26B sera en service**. La Ligne L26B suivra le tracé de la Ligne L26A, et longera le nouveau faisceau C, mais en dehors du site de Schaerbeek-Formation. Cette ligne permettra à nouveau aux trains de fret de relier le Tunnel T sans croiser des lignes où circulent majoritairement des trains de passagers (L27D, L36A et B, L 27 A et B) ni de devoir traverser par la gare de Schaerbeek-Voyageurs.

Seule cette solution permettra ainsi à Lineas et aux autres opérateurs ferroviaire (fret et passagers) de retrouver une situation, et notamment une capacité, identique à la situation en vigueur lorsque la Ligne L26A était en service. Cette configuration (Tunnel T et Ligne L26B) permettrait également, seule,

17 juillet 2020

d'éviter de perturber le trafic voyageurs.

Les informations dont dispose Lineas, il ressort que la construction de cette Ligne L26B, ne devrait cependant pas être terminée avant au minimum 2024.

Dans l'intervalle, l'utilisation de ce Tunnel T suppose en tout état de cause qu'il offre la capacité nécessaire pour la circulation des trains de Lineas notamment. Infrabel est très longtemps restée vague quant à cet aspect (notamment quant au gabarit et tonnage autorisés) et donc quant à l'impact que la solution alternative qu'elle proposait allait avoir sur le trafic ferroviaire. De même, la durée de cette période intermédiaire, avant la mise en service de la Ligne L26B, était incertaine et l'est toujours à l'heure actuelle.

Après que Lineas ait dû menacer d'une action en justice en référé, Infrabel a finalement, par lettre du 7 avril 2020, pris certains engagements à cet égard.

Les préoccupations de Lineas subsistent cependant, de même que les difficultés auxquelles elle est confrontée.

Malgré les déclarations écrites d'Infrabel – que Lineas a dû obtenir sous la menace d'une action en justice –, Lineas n'est toujours pas intégralement rassurée à ce jour sur le fait que la solution alternative à la Ligne 26A, que ce soit provisoirement (Tunnel T) ou définitivement (Tunnel T et Ligne 26B), accordera à Lineas et aux autres entreprises de transport de marchandises éventuellement concernées, une solution identique à celle existant sous le régime de la Ligne 26A.

En effet, tout au long de nos contacts avec Infrabel, celle-ci a adopté une attitude selon laquelle elle disposait d'une large discrétion tant quant aux moyens à mettre en œuvre que quant au résultat à atteindre. Infrabel se réfère tantôt aux contraintes existantes, tantôt à la disponibilité du budget nécessaire. Les engagements d'Infrabel quant aux délais indiqués sont assortis de multiples réserves.

Les entreprises ferroviaires - et donc le trafic ferroviaire - dépendent donc actuellement entièrement de la bonne volonté d'Infrabel, en tous cas dans la conception que celle-ci se fait de ses devoirs à l'égard du public et de ses clients.

Une intervention législative nous semble donc toujours présenter de l'intérêt afin de confirmer que la mise en place d'une solution alternative n'est pas qu'une faculté mais est impérative et que cette solution alternative doit correspondre au moins à la situation qui existait lors de l'exploitation de la Ligne 26A et doit être mise en œuvre au plus vite. Infrabel était, pour rappel, parfaitement informée depuis 2004 de son obligation de démanteler le site pour le 31 décembre 2020. La mise en œuvre de la Ligne L26B, en tant qu'alternative sérieuse en combinaison avec le Tunnel T, n'est cependant pas envisagée par Infrabel avant encore au moins 2024.

Par ailleurs, Infrabel n'a toujours pas proposé d'alternative pour le cas où des travaux sont exécutés sur le couloir ferroviaire « Mer du Nord – Méditerranée » et notamment l'axe Sibelit entre Namur et Louvain. Dans ce cas, Lineas doit dévier 240 trains par Bruxelles par semaine. Lorsque la Ligne 26A était en exploitation, les trains qui étaient ainsi déviés pouvaient passer par Bruxelles, via la Ligne 26 A et la Ligne 28 notamment.

17 juillet 2020

Actuellement, la capacité plus limitée du Tunnel T (et de la Ligne 26 subsistante) ne permet plus d'absorber une telle déviation. Lineas ignore toujours à ce jour comment remédier à cette difficulté. Or, de multiples travaux sont exécutés sur l'axe Sibelit et des travaux sont prévus en 2021 et 2022. Il est donc indispensable de dégager au plus tôt une solution, laquelle pourrait être d'accélérer la mise en place de la nouvelle Ligne 26 B.

Enfin, Infrabel a récemment informé Lineas ne pas avoir de solution de parking pour ses trains de travaux, actuellement garés sur le site de Schaerbeek Formation. Ce matériel devra être déplacé en dehors de Bruxelles, et donc excentré, rendant de ce fait l'intervention des équipes d'Infrabel plus longue en cas d'incident impliquant des trains de fret mais également de passagers. Ce matériel sera en outre probablement garé dans le futur, et à défaut d'autre alternative, sur les voies de fret des gares de Monceau et d'Anvers Nord. Cette conséquence du démantèlement du site de Schaerbeek Formation, est plus marginale mais impactera néanmoins dans la pratique le transport de fret et démontre encore l'absence regrettable de préparation et de mise en place de solutions par Infrabel au démantèlement du site, connu depuis 2004.

En conséquence, Lineas suggère qu'une intervention législative concernant la Ligne 26 A ne prenne pas la forme d'une interdiction du démantèlement de cette ligne, car il est déjà trop tard, ni une réinstallation de la Ligne 26 A dès lors que le Tunnel T est déjà en cours d'aménagement, mais d'une confirmation de l'obligation d'une solution alternative, tant quant à ses modalités, et englobant dès lors la mise en œuvre du Tunnel T et de la Ligne L26B, que quant aux délais de réalisation.

4 Les conséquences du démantèlement concernant l'accès au Port de Bruxelles

Les graves inconvénients résultant des mesures à prendre par Infrabel et le FIF ne se limitent pas à Lineas et aux autres entreprises ferroviaires mais concernent aussi le Port de Bruxelles dans la mesure où la voie de raccordement au Port devrait également être démantelée.

Concernant la voie de raccordement au Port de Bruxelles, Infrabel a cependant reporté au 31 décembre 2020 le début des travaux de démantèlement et au 30 juin 2021 la date butoir de démantèlement et de remise en état du site, en vertu d'un accord avec le FIF. Dans l'intervalle, la procédure judiciaire visant à faire interdiction à Infrabel de procéder à ce démantèlement se poursuit. Lineas y a fait intervention volontaire et soutient la demande du Port de Bruxelles.

L'accès au Port de Bruxelles est un élément fondamental pour le maintien du trafic ferroviaire et pour le développement intermodal de Bruxelles. Par le passé, Lineas a déjà assuré des transports intermodaux via le Port de Bruxelles, permettant de rejoindre le transport ferroviaire et le transport fluvial. Ce développement sera nécessairement stoppé dès lors que les voies d'accès au Port seront démantelées. Dans cette configuration, aucun trafic ferroviaire du ou vers le Port de Bruxelles ne sera plus possible et le trafic par camions dans et autour de Bruxelles sera augmenté.

En conséquence, Lineas suggère qu'une intervention législative préserve la voie d'accès ferroviaire au Port de Bruxelles, et soutienne de ce fait le développement intermodal.

17 juillet 2020

5. Conclusion

En conséquence, Lineas suggère qu'une intervention législative :

- Confirme l'obligation dans le chef d'Infrabel de mettre en œuvre une solution alternative efficace et équivalente à la Ligne L26A,
- Impose à Infrabel de mettre en service le Tunnel T dans les délais (1^{er} septembre 2020 au plus tard) et selon les modalités (notamment de gabarit et de tonnage) annoncées,
- Impose à Infrabel de mettre en service la Ligne L26B dans un délai de maximum un an,
- Impose au FIF et à Infrabel de préserver la voie d'accès ferroviaire au Port de Bruxelles.

17 Juli 2020

Nota van Lineas NV betreffende Wetsvoorstel nr. 1179/1 - Voorstel van resolutie nr. 1326/1**Probleem van de ontmanteling van het Schaarbeek-Vorming-netwerk**

Hieronder brengen wij u op de hoogte van onze bemerkingen omtrent de problematiek bedoeld in (i) het voorstel van resolutie 1326/1 van 8 juni 2020 betreffende goederenspoorverkeer in de Haven van Brussel en (ii) het wetsvoorstel 1179/1 van 22 april 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, §2, tweede lid, van de programmawet van 22 december 2003, die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor de Spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorverbinding van de Haven van Brussel.

1 Ter herinnering : de belanghebbenden

Lineas NV is heden een van de belangrijkste particuliere spelers in het goederenvervoer per spoor in Europa. De moedermaatschappij Lineas Group NV was oorspronkelijk de goederenafdeling van de NMBS. Zij werd geprivatiseerd onder de naam "NMBS LOGISTICS", vervolgens "B LOGISTICS", en droeg vervolgens al haar vrachtactiviteiten over aan haar dochtermaatschappij Lineas. Uit het bovenstaande volgt dat Lineas momenteel een van de grootste gebruikers van het Belgische spoorweganet is.

Infrabel NV is het overheidsbedrijf dat belast is met het beheer van het spoorweganet in België. Als zodanig verleent het de spoorwegmaatschappijen, waaronder Lineas, het recht om dit netwerk te gebruiken. Zij is belast met een taak van algemeen belang, waarvan de voorwaarden met name in het met de Staat gesloten beheerscontract zijn vastgelegd.

Het Fonds voor de Spoorweginfrastructuur (hierna "FSI") werd opgericht bij het Koninklijk Besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de structuren voor het beheer van de spoorweginfrastructuur, in het kader van de ontmanteling van de NMBS naar aanleiding van de door de Europese Unie bewerkstelligde liberalisering van de spoorwegen.

2 De site Schaarbeek-Vorming

De site "Schaarbeek-Vorming" is een 40 hectare groot gebied gelegen in Haren (Brussel), langs het kanaal en met verschillende spoorlijnen.

Het omvat met name de "C-lijn", die de Lijn 26A (hierna "L26A") en de spoorverbinding naar de haven van Brussel omvat.

De lijn L26A is om verschillende redenen een essentiële lijn voor het spoorverkeer in België, met name voor het goederenverkeer.

Het stelt goederentreinen in staat om de haven van Antwerpen voornamelijk met de Henegouwse regio en Frankrijk te verbinden via de "Noordoostelijke slagader".

Alleen al voor het Lineas-verkeer liet deze lijn 86 treinen per week passeren (volle en lege ritten). Op deze lijn konden ook goederentreinen passeren zonder het reizigersverkeer te verstoren, aangezien de lijn L26A geen passagierslijn of passagiersstation Schaarbeek kruiste.

17 Juli 2020

Deze lijn L26A was ook het enige alternatief voor een omleiding van treinen in geval van spoorwerkzaamheden in de internationale spoorwegcorridor "Noordzee - Middellandse Zee" (officieel, de "*North Sea- Mediterranean corridor*"), zoals hieronder zal worden weergegeven.

De betrokken routes omvatten ook de verbinding met de Audifabriek in Vorst (voorheen Volkswagen). Lineas rijdt dan ook 10 treinen per week voor de Audifabriek, via de lijn L26A. In de toekomst zal deze link via de T-tunnel moeten worden verstrekt, hetgeen hieronder wordt besproken.

In het kader van de ontmanteling van de NMBS is het FSI in het bijzonder eigenaar geworden van het terrein "Schaarbeek-Vorming" (artikel 454, lid 2, tweede alinea, van de programmawet van 22 december 2003).

De site van Schaarbeek-Vorming werd echter tijdelijk ter beschikking gesteld van de NMBS-Holding of een van haar dochterondernemingen, te weten Infrabel.

Het stelt dat deze dochterondernemingen "*het pand mogen bezetten tot 31 december 2020*". **Tegen die datum moet de verplaatsing van lijn 26 A buiten de werf voltooid zijn**" (bijlage 1.3 (fiche 13), Koninklijk Besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van verbintenissen en activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid, van de Programmawet van 22 december 2003, overgedragen door de Belgische Nationale Spoorwegmaatschappij aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur). Er is voorzien in een sanctie in geval van vertraging ten opzichte van deze termijn.

Uit deze bepalingen volgt dat Infrabel, dat momenteel de site van Schaarbeek-Vorming in gebruik heeft, een boete moet betalen aan het FSI als ze de site niet in goede staat herstelt tegen 31 december 2020.

Alvorens de site opnieuw ter beschikking te stellen, moeten Infrabel en het FSI echter de lijn L26A van de site hebben verplaatst in overeenstemming met hun verplichtingen voortvloeiende uit het Koninklijk Besluit van 30 december 2004.

De tijd die het FSI en Infrabel kregen om deze overgang te organiseren, bleken lang genoeg om ervoor te zorgen dat deze soepel zou verlopen. De toekomst van de site Schaarbeek-Vorming gaf echter aanleiding tot veel discussie. De huidige ambitie van het FSI blijkt het beogen van de maximalisering van de waarde van de site van Schaarbeek-Vorming om deze tegen een aantrekkelijke prijs te verkopen. Een optimale ontwikkeling van het terrein lijkt te bestaan uit het ontmantelen van alle spoorlijnen die erdoorheen lopen.

3 De gevolgen van de ontmanteling van de lijn L26A

Infrabel is al begonnen met de ontmantelingswerkzaamheden, sedert midden juni 2020.

De lijn L26A is niet langer operationeel.

Zoals hierboven aangegeven, liet lijn L26A goederentreinen toe om door de site van Schaarbeek-Vorming te rijden zonder andere lijnen, met name passagierslijnen, te kruisen. Het gebruik ervan liet ook toe dat treinen, vooral goederentreinen, Brussel doorkruisten zonder dat ze door het passagiersstation Schaarbeek moesten passeren.

17 Juli 2020

Zonder lijn L26A moeten de goederentreinen de hogesnelheidslijnen (die voorrang hebben) en de passagierslijnen kruisen en moeten ze ook systematisch het passagiersstation van Schaarbeek passeren, wat de beweging van goederentreinen bemoeilijkt, vooral wat betreft de planning en het kruisen van andere treinen, *a fortiori* in de spitsuren. Deze fundamentele operationele problemen komen bovenop een vermindering van de capaciteit die noodzakelijkerwijs al het gevolg is van de afschaffing van lijn L26A.

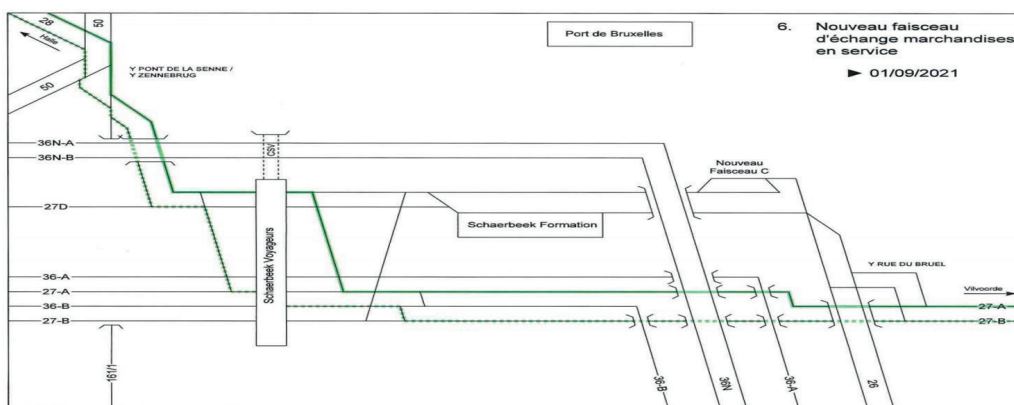
Infrabel heeft de onderstaande alternatieve oplossingen geïmplementeerd, met name naar aanleiding van de talrijke vragen van Lineas over haar voornemens met betrekking tot het alternatief voor L26A.

Infrabel heeft uiteindelijk de alternatieve oplossing aangekondigd die zij voor ogen heeft, namelijk de aanleg van **tunnel T** en de aanleg van een nieuwe lijn, **L26B**, die dezelfde capaciteit zou bieden als die welke eerder door lijn L26A is toegestaan.

Infrabel heeft daarom voorgesteld om **tunnel T** vanaf 1 september 2020 in gebruik te nemen. Dankzij deze tunnel moeten goederentreinen de lijnen L36NA en L36NB niet kruisen nu deze door hogesnelheidspassagierstreinen worden gebruikt.

De goederentreinen in deze configuratie moeten echter nog steeds drie lijnen kruisen die voornamelijk voor passagierstreinen worden gebruikt (d.w.z. de lijnen L27D, L36A en B, L27 A en B), alsook het passagiersstation van Schaarbeek, wat het verkeer van goederentreinen nog ingewikkelder maakt, vooral wat betreft de planning en de oversteken.

Het verdwijnen van lijn L26A en de ingebruikname van tunnel T (situatie op ¹ september 2020) wordt schematisch als volgt weergegeven:



De toekomstige configuratie, vanaf aanstaande september, waarin lijn L26A is verdwenen en tunnel T in gebruik zal zijn genomen, zal het dus niet mogelijk maken dat spoorwegondernemingen voor goederen- en personenvervoer profiteren van een situatie die identiek is aan de voorafbestaande situatie.

Een volwaardige alternatieve oplossing wordt pas bereikt als de **nieuwe lijn L26B in gebruik wordt genomen**. Lijn L26B zal het tracé van L26A volgen en zal langs de nieuwe C-lijn lopen, maar buiten de site van Schaarbeek-Vorming. Deze lijn zal het opnieuw mogelijk maken dat goederentreinen

17 Juli 2020

aansluiten op Tunnel T zonder de lijnen met de meeste passagierstreinen (L27D, L36A en B, L27A en B) te kruisen of het passagiersstation Schaarbeek te moeten doorkruisen.

Enkel door middel van deze oplossing kunnen Lineas en de andere spoorwegexploitanten (vracht en passagiers) terugkeren naar een situatie, en met name een spoorwegcapaciteit, die identiek is aan de situatie die gold toen lijn L26A in gebruik was. Deze configuratie (Tunnel T en L26B) alleen al zou het mogelijk maken om het reizigersverkeer niet te verstoren.

Uit de informatie waarover Lineas beschikt, blijkt dat de bouw van lijn L26B naar verwachting pas in 2024 voltooid zal zijn.

In tussentijd veronderstelt het gebruik van deze T-tunnel in ieder geval dat deze de nodige capaciteit voorziet voor een vlot treinverkeer van voornamelijk Lineas-treinen. Infrabel bleef lange tijd vaag over dit aspect (met name wat betreft het toegestane gabarit en de toegestane tonnage) en dus over de impact die de door haar voorgestelde alternatieve oplossing zou hebben op het spoorverkeer. Ook de duur van deze tussentijdse periode, vóór de ingebruikname van lijn L26B, was onzeker en blijft vandaag nog steeds onzeker.

Nadat Lineas moest dreigen met gerechtelijke stappen in kortgeding, heeft Infrabel uiteindelijk bij brief van 7 april 2020 dienaangaande bepaalde engagementen aangegaan.

De bezorgdheid van Lineas blijft echter bestaan, evenals de moeilijkheden waarmee zij wordt geconfronteerd.

Ondanks de schriftelijke verklaringen van Infrabel - die Lineas onder bedreiging van gerechtelijke stappen heeft moeten verkrijgen - is Lineas tot op heden nog steeds niet volledig gerustgesteld dat de alternatieve oplossing voor Lijn 26A, hetzij voorlopig (Tunnel T), hetzij definitief (Tunnel T en Lijn 26B), een oplossing zal bieden aan Lineas en alle andere betrokken goederenvervoersondernemingen die gelijk is aan de oplossing die in het kader van Lijn 26A bestaat.

In alle contacten met Infrabel heeft deze laatste immers een houding aangenomen waarbij ze zich boogt op een ruime discretionaire bevoegdheid, zowel wat de te implementeren middelen als het te behalen resultaat betreft. Infrabel verwijst zowel naar de bestaande beperkingen als naar de beschikbaarheid van het benodigde budget. De engagement van Infrabel met betrekking tot de aangegeven termijnen gaan dan ook gepaard met een voorbehoud.

De spoorwegondernemingen - en dus ook het spoorverkeer - zijn momenteel dus volledig afhankelijk van de goede wil van Infrabel, althans wat betreft de manier waarop zij haar taken ten opzichte van het publiek en haar klanten ziet.

Wij zijn daarom nog steeds van mening dat een wetgevend optreden van belang zou zijn om te bevestigen dat de tenuitvoerlegging van een alternatieve oplossing niet alleen een optie is, maar ook noodzakelijk; en dat deze alternatieve oplossing ten minste moet overeenkomen met de situatie die bestond toen lijn 26A werd geëxploiteerd en dat deze zo snel mogelijk ten uitvoer moet worden gelegd. Infrabel was zich sinds 2004 ten volle bewust van haar verplichting om de site tegen 31 december 2020 te ontmantelen. De aanleg van lijn L26B, als serieus alternatief in combinatie met tunnel T, wordt echter pas in 2024 door Infrabel overwogen.

17 Juli 2020

Bovendien heeft Infrabel nog steeds geen alternatief voorgesteld voor de werkzaamheden aan de spoorwegcorridor "Noordzee - Middellandse Zee" en in het bijzonder de Sibelit-as tussen Namen en Leuven. In dergelijk geval moet Lineas 240 treinen per week door Brussel rijden. Toen Lijn 26A in gebruik was, konden de treinen die op deze manier werden omgeleid, via Lijn 26A en Lijn 28 in het bijzonder, door Brussel rijden.

Op dit moment is de beperkte capaciteit van Tunnel T (en de resterende Lijn 26) niet meer voldoende om een dergelijke afwijking op te vangen. Lineas weet nog steeds niet hoe ze dit probleem moet oplossen. Er zijn thans een aanmerkelijk aantal werven op de Sibelit-as en bijkomende werkzaamheden gepland voor 2021 en 2022. Het is daarom essentieel om zo snel mogelijk een oplossing te vinden, die zou kunnen bestaan uit het versnellen van de installatie van de nieuwe Lijn 26B.

Ten slotte deelde Infrabel Lineas onlangs mee dat het geen parkeeroplossing heeft voor zijn werftreinen, die momenteel geparkeerd staan op de site van de Schaarbeekse Vorming. Dit materieel zal buiten Brussel moeten worden verplaatst, en dus buiten het centrum, waardoor de interventie van de teams van Infrabel bij een incident met zowel goederen- als passagierstreinen langer zal duren. Bovendien zal, in het geval er geen ander alternatief voorhanden is, dit materieel in de toekomst waarschijnlijk op de goederensporen van de stations van Monceau en Antwerpen-Noord geparkeerd worden. Dit gevolg van de ontmanteling van de site van Schaarbeek-Vorming is weliswaar marginaler, maar zal toch een impact hebben op het vrachtvervoer in de praktijk en toont het betreurenswaardige gebrek aan voorbereiding en implementatie van oplossingen door Infrabel voor de ontmanteling van de site, reeds sinds 2004 bekend.

Lineas stelt dan ook voor dat de wetgevende maatregelen met betrekking tot lijn L26A niet de vorm aannemen van een verbod op de ontmanteling van deze lijn, aangezien het al te laat is, noch van een heraanleg van lijn L26A, aangezien de T-tunnel al in aanbouw is, maar van een bevestiging van de verplichting tot een alternatieve oplossing, zowel wat betreft de modaliteiten ervan, en dus de tenuitvoerlegging van de T-tunnel en lijn L26B, als wat betreft de termijnen voor de voltooiing ervan.

4 De gevolgen van de ontmanteling voor de toegang tot de haven van Brussel

De ernstige nadelen die voortvloeien uit de door Infrabel en het FSI te nemen maatregelen beperken zich niet tot Lineas en andere spoorwegondernemingen, maar hebben ook betrekking op de Haven van Brussel, aangezien het spoor dat de haven verbindt ook zou moeten worden ontmanteld.

Infrabel heeft, in het kader van een overeenkomst met het FSI, de start van de ontmantelingswerkzaamheden aan de verbindingsweg naar de haven van Brussel uitgesteld tot 31 december 2020 en de termijn voor de ontmanteling en het herstel van de site tot 30 juni 2021. Intussen wordt het geding om Infrabel te verbieden deze ontmanteling uit te voeren, voortgezet. Lineas is in deze procedure vrijwillig tussengekomen en steunt het verzoek van de Haven van Brussel.

De toegang tot de Haven van Brussel is een fundamenteel element voor het behoud van het spoorverkeer en voor de intermodale ontwikkeling van Brussel. In het verleden heeft Lineas al intermodaal vervoer verzorgd via de Haven van Brussel, waardoor spoorvervoer en watertransport met elkaar konden worden verzoend. Deze ontwikkeling zal noodzakelijkerwijs tot stilstand komen zodra de toegangswegen tot de haven worden ontmanteld. In deze configuratie zal geen spoorverkeer van of naar de Haven van Brussel meer mogelijk zijn en zal het vrachtwagenverkeer in en rond Brussel

17 Juli 2020

toenemen.

Lineas stelt dan ook voor om door middel van wetgeving de spoorontsluiting van de haven van Brussel te behouden en zo de intermodale ontwikkeling te ondersteunen.

5. Conclusie

Daarom stelt Lineas voor dat er een wetgevend optreden komt in de volgende zin:

- Bevestigt de verplichting van Infrabel om een efficiënt en gelijkwaardig alternatief voor L26A te implementeren;
- Verplichting voor Infrabel om Tunnel T binnen de aangekondigde termijnen (uiterlijk 1 september 2020) en volgens de eerder aangekondigde voorwaarden (in het bijzonder wat betreft het gabarit en de tonnage) in gebruik te nemen;
- Vereist dat Infrabel lijn L26B binnen een periode van maximaal één jaar in gebruik neemt;
- Vereist dat FSI en Infrabel de spoorontsluiting van de haven van Brussel in stand houden.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

Service des Commissions
Chambre des Représentants

Place de la Nation 2
1000 Bruxelles

Bruxelles, le 22 juillet 2020

Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales,

Concerne : avis du FIF-FSI sur les propositions de loi et de résolution visant à sauvegarder la desserte ferroviaire du Port de Bruxelles

1. Le 8 juin 2020, une proposition de résolution « relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles » est déposée par trois députés du groupe PVDA-PTB.

Cette proposition de résolution vise à ce que la Chambre demande au Gouvernement fédéral

« 1. de mettre immédiatement fin, par tous les moyens possibles, aux travaux de démantèlement ferroviaire sur le terrain de Schaerbeek-Formation ;

2. de charger Infrabel de réinstaller les voies ferrées déjà démantelées qui assuraient une liaison avec le port de Bruxelles ;

3. de mettre au point une vision cohérente du développement du terrain de Schaerbeek-Formation, dans l'intérêt général des citoyens et avec tous les partenaires concernés : Port de Bruxelles, FIF, Infrabel, SNCB, Lineas, Audi Bruxelles, CityDev, autorité fédérale et Région bruxelloise ;

4. de tout mettre en œuvre pour promouvoir et développer le transport ferroviaire de marchandises en Belgique, en particulier au sein et autour des zones industrielles de notre pays ;

5. de collaborer plus étroitement avec les autorités européennes, les pays voisins, les régions et les autorités locales, y compris avec tous les acteurs du secteur du transport ferroviaire de marchandises, afin de développer spécifiquement notre réseau en vue du transport ferroviaire de marchandises. »

2. Le 22 avril 2020, une proposition de loi « modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles » a été déposée par six députés du groupe Ecolo-Groen.

L'article 2 de la proposition de loi dispose ce qui suit :

« Dans l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, annexe 1.2, fiche 13, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots "31 décembre 2020" sont remplacés par les mots "31 décembre 2022" ;

2° la fiche est complétée par la phrase suivante : "La voie de raccordement avec le Port de Bruxelles doit être sauvegardée." »

3. En date du 23 juin 2020, les deux propositions ont été discutées en Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales (ci-après, « la Commission »). Il a été décidé de solliciter l'avis du FIF-FSI.

Par mail du 24 juin 2020, cette décision a été communiquée au FIF-FSI en ces termes :

« Naar aanleiding van de bespreking op 23 juni door de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van :

- het Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorverbinding van de Haven van Brussel, nr. 1179/1 ;*
- het voorstel van Resolutie betreffende de goederentreinen in de haven van Brussel, nr. 1326/1*

hebben de leden beslist om het Fonds voor Spoorweginfrastructuur te verzoeken hierover binnen de 30 dagen een schriftelijk advies uit te brengen aan de Commissie (zie bijlage). »

Par la présente, le FIF-FSI rend son avis sur les deux propositions communiquées.

4. Antécédents En 2003, la SNCB a fait l'objet d'une réforme qui procédait en sa scission entre, d'une part, l'entreprise ferroviaire en tant que telle, et d'autre part, le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel), dans le but de favoriser les usagers et de prendre en considération la libéralisation accélérée du rail. Par la même occasion, le législateur a en outre choisi de créer



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

un organisme d'intérêt public soumis à la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, qui a pour objet notamment l'acquisition, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Cette réforme a été encadrée par l'article 454, § 2 de la loi-programme du 22 décembre 2003. En vertu de cette disposition, l'État fédéral a adopté, le 30 décembre 2004, l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2 de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire.

Cet arrêté a notamment transféré au FIF la propriété de 34 terrains dits « valorisables » qui ne présentent plus d'intérêt sur le plan de l'infrastructure ferroviaire. Parmi ces terrains, se trouve un terrain de 400.000 m² dénommé « Schaerbeek-Formation ». Sur ce terrain se trouvent notamment le raccordement au réseau ferroviaire du Port de Bruxelles, une partie de la ligne 26A et le faisceau C utilisé pour les manœuvres de l'avant-port. Il s'agit du terrain litigieux.

L'annexe 1 de l'arrêté royal du 30 décembre 2004 « arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire » (M.B., 31 décembre 2004) – l'arrêté royal qu'entend modifier la proposition de loi précitée – porte sur le terrain litigieux, le lieu-dit Schaerbeek Formation, d'une superficie de 40 hectares.

Les conditions générales (annexe 1.5. à l'arrêté royal du 30 décembre 2004 précité) règlent la mise en état dudit terrain afin de permettre au FIF d'en disposer librement :

« 6.12. A l'issue de la période d'occupation le bien doit avoir été mis en état. Si les opérations de mise en état ne sont pas compatibles ou ne sont que partiellement compatibles avec l'occupation, l'occupant et le propriétaire conviennent d'une période raisonnablement courte pour la mise en état à l'issue de la période d'occupation.

6.13. La mise en état comprend la démolition de toutes les constructions et installations présentes sur le bien y compris les fondations et les massifs enterrés, sauf les constructions que le propriétaire souhaite conserver, à condition que le propriétaire ait averti l'occupant de ce souhait moins de trente jours après avoir été averti par ce dernier de son intention de procéder à une démolition. Si le propriétaire décide de conserver une construction il ne doit aucune indemnité à l'occupant en raison de travaux ou aménagements que celui-ci y aurait effectués.

6.14. La mise en état comporte aussi l'évacuation de tous les déchets et résidus présents sur le bien et la « dépollution-vente » du sol.

6.15. Si l'occupant ne respecte pas le délai fixé pour la fin de l'occupation éventuellement majoré pour la mise en état ou si à l'issue de ce délai le bien n'est pas correctement mis en état, l'occupant verse au propriétaire par trimestre civil des dommages et intérêts légaux au montant de l'intérêt calculé au taux annuel T sur la valeur du bien occupé, telle qu'elle a été comptabilisée lors du transfert au FIF, indexée au moyen de l'indice-santé du mois qui précède celui au cours duquel échet le délai d'occupation (éventuellement majoré), pendant le nombre de jours de retard enregistré pendant le trimestre. T est égal au taux annuel de 7 % pendant les trois premiers mois de retard, de 10 % pendant les trois mois [suivants], de 12 % pendant les six mois suivants et de 15% au-delà. Ces dommages et intérêts sont dus sans mise en



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

demeure»

L'échéance du 31 décembre 2020 approchant, le Port de Bruxelles a cité Infrabel en justice afin qu'il lui soit fait interdiction, en application du règlement européen n° 1315/2013, de démanteler la desserte ferroviaire de la zone de l'avant-port à partir du réseau d'Infrabel.

Infrabel a, à son tour, cité le FIF en intervention forcée afin qu'il soit dit pour droit, si la demande du Port devait aboutir, que le jugement lui soit opposable et que le FIF ne soit pas en droit de réclamer une indemnisation, quelle qu'elle soit, à Infrabel, pour absence de mise en état.

Le 14 mars 2019, le Port de Bruxelles a déposé une demande de mesures provisoires en application de l'article 19, alinéa 3, du Code judiciaire en partant du double constat suivant :

- d'une part, Infrabel aurait décidé de mettre hors service la desserte ferroviaire litigieuse à partir du 1^{er} octobre 2020 alors qu'un jugement ne sera probablement pas encore rendu à cette date, l'audience de plaidoirie étant fixée les 3 et 4 septembre 2020 ;
- d'autre part, Infrabel aurait cessé d'entretenir la desserte étant donné la perspective de sa mise hors service et de son démantèlement.

Il y a sollicité du Tribunal qu'il fasse interdiction à Infrabel de mettre le faisceau C et la ligne 26A (et non plus la desserte) hors service et de les démanteler d'une part, et qu'il lui ordonne de maintenir le faisceau C et la ligne 26A (et non la desserte) en parfait état de fonctionnement, jusqu'à ce qu'il rende son jugement au fond, d'autre part.

Dans une convention du 5 novembre 2019, le FIF a accordé à Infrabel un délai supplémentaire de remise en état de six mois, pour ce qui concerne

- la voie de raccordement au port ;
- les deux dernières voies du faisceau C ;
- l'ouvrage d'art de l'entrée 10.

Ces trois zones doivent être remises en état au 1^{er} juillet 2021.

Dans un jugement du 20 décembre 2019, le Tribunal de première instance de Bruxelles a écarté l'intégralité des arguments invoqués par le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale, à l'exception d'un argument relatif à l'existence d'une prétendue servitude sur le tréfonds de la desserte.

Le Tribunal a par ailleurs rejeté la demande de mesures provisoires formulée par le Port en ces termes :

« Compte tenu des motifs exposés ci-dessus, le Tribunal, statuant contradictoirement :

- se déclare sans juridiction pour connaître de l'action du Port de Bruxelles, sauf en ce qu'elle entend se fonder sur une servitude ;*



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

- *par conséquent, déclare l'action du Port de Bruxelles recevable, mais uniquement dans la mesure précisée ci-dessus ;*
- *prend acte de ce qu'INFRABEL a pris, avec l'accord du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (FIF), le double engagement suivant :*
 - *d'une part, deux (2) voies non électrifiées du faisceau C resteront disponibles jusqu'à fin décembre 2020 afin d'assurer la continuité de la desserte ferroviaire du Port de Bruxelles ; et*
 - *d'autre part, la desserte elle-même (raccordement aux installations du Port de Bruxelles) ne sera démantelée qu'après le 1er janvier 2021. Cette voie de raccordement restera en service jusqu'au 31 décembre 2020 ;*
- *dit pour droit que ce qui précède suffit à régler provisoirement la situation des parties ;*
- *pour le surplus, rejette la demande de mesure provisoire sollicitée par le Port de Bruxelles ;*
- *renvoie l'affaire au rôle particulier en ce qui concerne l'intervention volontaire de la SA LINEAS, à charge pour la partie la plus diligente de solliciter un calendrier de procédure ; et*
- *réserve à statuer pour le surplus, y compris sur les dépens. »*

Le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale ont respectivement interjeté appel contre le jugement du 20 décembre 2019 et a nouveau demandé, dans ce cadre, des mesures provisoires.

A ce jour, la procédure judiciaire – en instance et en appel – est toujours pendante.

Devant la Cour d'appel, l'irrecevabilité des requêtes a d'ores et déjà été invoquée.

Cet élément est capital car le jugement avait été auparavant signifié par Infrabel au Port de Bruxelles et à la Région de Bruxelles-Capitale.

Le cas échéant, le jugement du 20 décembre 2019 serait définitif et réglerait définitivement la situation des parties.

C'est dans ce contexte de dépit judiciaire que les propositions de loi et de résolution ont été déposées, lesquelles s'immiscent nécessairement dans des procédures judiciaires en cours.

Les développements des propositions le montrent d'ailleurs directement : « *C'est pourquoi nous demandons l'arrêt de tous les travaux de démantèlement des infrastructures ferroviaires sur le site de Schaerbeek Formation. Il convient de trouver une solution négociée afin de permettre à la Région d'acquérir le terrain et d'y développer aussi le transport ferroviaire de marchandises. »*



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

5. Ce *modus operandi* est pour le moins critiquable.

D'une part, il dénote d'une instrumentalisation d'un des trois pouvoirs de l'Etat fédéral à des fins régionales intéressées.

Durant l'instance judiciaire, il est en effet apparu que la Région de Bruxelles-Capitale – plus précisément son bras immobilier, Citydev – a des vues sur l'ensemble du terrain du FIF qu'elle souhaite acquérir à moindre prix pour y développer un projet encore imprécis.

Or, tout d'abord, il convient de constater que l'intérêt de la Région de maintenir la desserte ferroviaire du Port n'est pas certain. En toutes hypothèses, il convient de constater que jusqu'à 2013, la Région envisageait ainsi de mettre en place le stade national sur le terrain du FIF et les terrains SNCB alentours¹, ce qui n'aurait été probablement possible que moyennant l'enlèvement de la desserte ferroviaire du Port. Ce projet a été abandonné au profit du développement du pôle d'activité qu'elle a formellement approuvé en décembre 2013 sous le nom de « Schéma Directeur Schaerbeek Formation ». La Région a dans ce cadre reconnu elle-même que l'application correcte de l'arrêté royal du 30 décembre 2004 « FIF » (en ce compris la remise en état des terrains et, donc, l'enlèvement de la desserte ferroviaire du Port) était une nécessité pour le développement de ce pôle d'activité. Ainsi, il est précisé, dans le rapport final du schéma directeur « Schaerbeek Formation » que :

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

L'ouverture de la zone FIF permet d'installer un nouveau pôle multimodal efficace au nord de la zone où les infrastructures sont nombreuses, et d'y développer une série d'activités économiques. »

Il ressort de cet extrait que l'enlèvement de la desserte ferroviaire litigieuse était nécessaire au développement d'un pôle logistique multimodal et, donc, nécessaire dans le cadre de l'exercice des compétences régionales. La Région a d'ailleurs confirmé sa position plus récemment encore, et en pleine connaissance de la problématique de la présence d'une desserte ferroviaire sur le site « Schaerbeek-Formation », dont elle demandait la libération dans une note à destination du Comité de concertation du 8 février 2017. La Région y précise dans ce sens que :

¹ Voy. Question de Frédéric Erens à Charles Picqué, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique, Commission aménagement du territoire, C.R.I. COM (2007-2008) n° 109. Voy. Également l'étude de faisabilité de la SNCB sur l'implantation du stade national.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

« Dans l'optique d'encadrer au mieux le redéveloppement de ce site, le Gouvernement bruxellois a formellement approuvé, en décembre 2013, le « Schéma Directeur Schaerbeek Formation » dont le programme peut être synthétisé comme suit : un pôle logistique au nord connecté à l'eau, au ferroviaire et à la route, un grand équipement régional au centre et un quartier urbain au sud, le long du canal en face du domaine royal (3000 logements dont 50% de logements publics).

Le développement du pôle d'activités étant directement dépendant du respect des obligations mises à charge des structures ferroviaires quant à la dépollution du terrain et à l'enlèvement des infrastructures ferroviaires, et alors que, malgré l'échéance de 2020, aucune étape décisive n'ait, semble-t-il, encore été franchie pour l'instant sur ces points essentiels, la Région bruxelloise estime nécessaire de solliciter le comité de concertation sur ce dossier afin d'obtenir des partenaires fédéraux les précisions et garanties suivantes :

- Timing de réalisation des obligations de dépollution et de libération des terrains de Schaerbeek-formation, en détaillant le timing et le type des procédures et actes que les institutions ferroviaires entendent poser en vue de la bonne exécution de ces obligations ;
- Clarifications quant aux budgets qui sont ou seront réservés en vue du respect de ces obligations ;
- Engagement des partenaires fédéraux de reprendre les négociations et discussions sur ces différents points avec les autorités et institutions bruxelloises en charge du suivi du développement de cette zone et des questions d'acquisition foncière. »

Il ressort de ces deux documents que, jusqu'à récemment, la Région considérait que la libération du terrain de Schaerbeek-Formation suivant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 était nécessaire pour encadrer le développement du pôle d'activités de la Région. Il est difficilement envisageable que le Fédéral soit tenu de modifier un arrêté royal en raison des changements de projets pris à l'entière discrétion de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par ailleurs, maintenir la desserte ferroviaire du Port revient, dans ce contexte, à empêcher le FIF de valoriser son terrain car la desserte a pour effet d'enclaver le terrain dans la mesure où elle borde actuellement la chaussée contigüe sur la quasi-totalité de sa longueur.

Or, la desserte pourrait parfaitement passer ailleurs en portant moins atteinte aux intérêts du FIF.

Par ailleurs, le FIF n'est pas opposé à vendre son terrain à prix raisonnable, sachant qu'il s'agit d'un terrain de 40 ha, ce qui constitue la dernière réserve foncière de telle ampleur présente



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

sur le territoire bruxellois.

A ce jour, cependant, il n'a reçu aucune offre de la Région.

Il dépasse l'entendement, dans ce contexte, de s'évertuer par tous les moyens – judiciaire et aujourd'hui législatif afin de modifier un arrêté royal de 2004 - à empêcher la mise en état d'un terrain qui ne lui appartient pas alors que cela fait 16 ans que la planification de celle-ci a été coulée dans un arrêté royal.

Certes, comme le rappellent les développements des propositions : « *La Zone d'intérêt régional de Schaerbeek-Formation (...) offre un potentiel foncier unique et est en outre d'un accès aisé.* »

Il est d'autant moins compréhensible que la Région tarde à faire offre d'achat dans ce contexte.

D'autre part, le principe général de droit à valeur constitutionnelle de la séparation des pouvoirs consacre l'indépendance des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire.

Or, l'adoption d'une loi visant à court-circuiter une procédure judiciaire constitue précisément une immixtion du pouvoir législatif dans les prérogatives du pouvoir judiciaire.

En sus d'une violation de la séparation des pouvoirs, elle constitue par ailleurs une violation du droit à un procès équitable, tel qu'il est notamment consacré par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'Homme.

La Cour européenne des droits de l'Homme a ainsi condamné pareille immixtion dans son arrêt *Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis c. Grèce* du 9 décembre 1994 :

« Le principe de la prééminence du droit et la notion de procès équitable consacrés par l'article 6 s'opposent à toute ingérence du pouvoir législatif dans l'administration de la justice dans le but d'influer sur le dénouement judiciaire d'un litige. Or le libellé des paragraphes 1 et 2 de l'article 12 pris conjointement excluait en réalité tout examen effectif de l'affaire par la première chambre de la Cour de cassation ; une fois la constitutionnalité de ces paragraphes affirmée par l'assemblée plénière, la conclusion de la première chambre devenait inévitable.

50. En conclusion, l'Etat a porté atteinte aux droits des requérants garantis par l'article 6 par. 1 en intervenant d'une manière décisive pour orienter en sa faveur l'issue – imminente – de l'instance à laquelle il était partie. Il y a donc eu violation dudit article (art. 6-1). »²

Similairement, une procédure judiciaire est, en l'espèce, pendante et une proposition de loi vise à orienter l'issue du litige en faveur de personnes intéressées.

Ce *modus operandi* est anti-démocratique et serait sans nul doute condamné par la Cour

² C.E.D.H., 9 décembre 2004, *Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis c. Grèce*, point 49, ECLI:1994:1209JUD001342787



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

européenne des droits de l'homme.

6. En tout état de cause, la modification d'un arrêté royal par une norme législative pose question.

Pareil *modus operandi* est vivement condamné par le Conseil d'Etat, lequel écrit dans son guide de légistique ce qui suit :

« (...) il n'est pas opportun que le législateur modifie directement lui-même des règles établies par le pouvoir exécutif. Cela conduirait en effet à un mélange de normes législatives et réglementaires dans un seul texte. En outre, le pouvoir exécutif ne pourrait plus modifier ultérieurement les modifications apportées par le législateur, étant donné que ces dernières ont force de loi. »³

Les auteurs de la proposition tentent de motiver leur choix en ces termes :

« L'arrêté a été rédigé par le ministre des Entreprises publiques de l'époque. Etant donné que le gouvernement actuel ne dispose pas d'un ministre des Entreprises publiques, il n'est pas clair quel ministre est compétent pour la modification de cet arrêté royal.

C'est pourquoi nous entendons modifier l'arrêté royal par une loi. »

Cette motivation ne saurait convaincre.

Le Ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges, ferait parfaitement l'affaire, en collaboration avec le Ministre des Finances, lequel a indirectement la tutelle du FIF via la SFPI.

Les auteurs de la proposition ne peuvent pas non plus raisonnablement se prévaloir des circonstances politiques actuelles – lisez : l'absence de majorité au Parlement et le Gouvernement en affaires courantes – pour emprunter la voie législative.

7. Les développements des propositions sont erronés En sus d'adopter un procédé manifestement anti-démocratique, déloyal ou inadéquat, les auteurs des propositions enchainent les descriptions erronées et non-pertinentes au sujet du litige en cours.

7.1 Les développements de la proposition de loi font grand cas du rôle stratégique du Port de Bruxelles « *dans la lutte contre les problèmes de mobilité de Bruxelles, dans le développement de la logistique de l'avenir et dans les efforts réalisés afin d'atteindre les objectifs climatiques*

³ Conseil d'Etat, *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, p. 20.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

de la Région bruxelloise. »

La desserte du Port et le Port lui-même sont deux choses à distinguer.

D'abord, personne ne remet en cause le rôle stratégique du Port au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

En revanche, la contribution de la desserte dans ce rôle stratégique est actuellement inexistante. Un rapport de fréquentation révèle que la desserte litigieuse n'est plus réellement utilisée par le Port depuis au moins 2014 :

« Utilisation 2019

Compte tenu des travaux dans Schaerbeek-Formation, TUC Rail utilise l'avant-port comme zone de stockage temporaire.

Utilisation antérieure

DSV : Trafic composé d'1 train semaine, le dernier train a circulé la 1ère semaine de décembre 2018

DSV est une société de logistique possédant un hangar dans le port. Elle a un contrat de distribution d'eau (avec Nestlé) pour la Région Bruxelloise. L'eau est amenée avec un train par semaine, train scindé en 2 demi-rames dans le faisceau C. L'ensemble des opérations se déroule entre le dimanche soir et le mercredi matin

Céres : Plus de trafic depuis au moins 2014

Céres est un moulin à blé qui produit de la farine. Le blé provient principalement d'Allemagne et peut être livré par voie d'eau ou par chemin de fer. Il y a quelques années l'approvisionnement se faisait par train (1 train par semaine).

Trimodal Terminal Brussels : Plus de trafic depuis 2000

La société Trimodal Terminal Brussels a fait des études pour réutiliser les 2 voies mais jamais concrétisées. A été utilisé après l'inauguration durant 6 mois »

D'une part, la desserte sert uniquement à garer temporairement des trains depuis le début de l'année 2019 (zone de stockage), ce qui montre bien qu'elle n'a plus vocation à supporter le moindre trafic.

D'autre part, le seul train qui a roulé sur cette desserte entre 2014 et 2018 était hebdomadaire et indépendant des activités du Port et de l'intermodalité voie d'eau-train, puisque ce train était utilisé pour la distribution d'eau provenant d'un hangar situé dans le Port. Il ne s'agissait pas, en d'autres termes, de transporter par train des marchandises en provenance des voies d'eau.

Ainsi, les développements sont erronés lorsqu'ils font valoir que « *Selon l'étude d'incidence, cette suppression sera encore plus lourde de conséquences car, immédiatement après, chaque*



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

semaine, 3 500 camions supplémentaires s'ajouteront au trafic bruxellois, ainsi que la pollution atmosphérique qu'ils génèrent. »

7.2 Les développements de cette même proposition se prévalent également de la conformité du droit interne avec les obligations européennes : *« En outre, elle répond à une obligation européenne. L'article 15 de la directive européenne RTE-T stipule que les ports intérieurs doivent disposer d'un raccordement à l'infrastructure ferroviaire ».*

En réalité, l'article 15.1 du règlement européen n° 1315/2013 « sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport » (J.O., 20 décembre 2013) dispose ce qui suit :

« Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires. »

Les termes « veiller à » ne créent aucune obligation dans le chef de l'Etat belge : la disposition n'impose pas le raccordement des ports au réseau ferroviaire s'ils sont déjà raccordés au réseau routier, ce qui est le cas en l'espèce, via l'Avenue de Vilvorde qui comporte quatre bandes.

Dans ce contexte, le Port de Bruxelles est, en pratique, plus une destination qu'un lieu de transit. Les marchandises qui en proviennent sans être passées par les eaux ont généralement pour vocation d'être utilisées à Bruxelles plutôt qu'acheminées ailleurs par les eaux. Le raccordement au réseau ferroviaire n'apparaît pas plus, sous cet angle, rencontrer l'objectif du règlement, lequel tend, par l'intermodalité, à favoriser le transit des marchandises et l'intermodalité eau-Train.

Le Tribunal de première instance de Bruxelles n'en a pas décidé autrement dans son jugement du 20 décembre 2019 :

« Aucune disposition du Règlement (UE) n° 1315/2013 ne confère au Port (ou à la Région) le droit d'exiger le maintien d'une connexion ferroviaire déterminée, sans respecter la propriété des tiers concernés (en l'occurrence, INFRABEL et le FIF). (...) »

Par conséquent, c'est à tort que le Port de Bruxelles affirme disposer d'un « droit subjectif au respect du droit en vigueur » : puisque le Port de Bruxelles ne retire du Règlement (UE) n° 1315/2013 aucun droit subjectif au maintien de la desserte litigieuse, ce Tribunal ne peut en l'espèce exercer aucun contrôle de légalité sur l'attitude d'INFRABEL ou du FIF au regard dudit règlement. »

La question de l'interprétation de cette disposition est en outre encore ouverte devant la Cour d'appel de Bruxelles.

Même à considérer que l'article 15 du règlement soit d'application, il n'emporte au demeurant pas l'interdiction, pour Infrabel, de démanteler la desserte litigieuse. Le considérant 2 du règlement prévoit que le règlement vise



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

« à permettre une mobilité sûre, durable et sans problèmes des personnes et des marchandises, à assurer l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, et à contribuer à renforcer la croissance économique et la compétitivité dans une perspective globale »

Or, le maintien de la desserte litigieuse ne permet pas de rencontrer l'objectif de renforcement de la croissance économique et de la compétitivité, puisqu'il a déjà été démontré que cette desserte n'a été que très sporadiquement utilisée par le passé, et ne l'est plus du tout aujourd'hui.

Le règlement européen invoqué par le Port vise exclusivement à favoriser l'intermodalité voie d'eau-Train.

Il ne peut avoir pour effet de garantir le maintien d'une activité exclusivement logistique indépendante de l'usage des voies d'eau et certainement pas sur le terrain d'autrui.

7.3 Il ressort enfin des développements dramatiques des propositions que le FIF est un propriétaire vénal et serait uniquement motivé par le profit au détriment de l'environnement, la santé publique et de l'intérêt régional : *« En résumé, une entreprise placée sous la tutelle de l'autorité fédérale détruit des lignes de chemin de fer et jettera jusqu'à 200 000 camions supplémentaires sur les routes belges, ce qui aggravera la pollution et compromettra l'avenir du fret ferroviaire belge. Tout cela pour accroître la valeur marchande du terrain de Schaerbeek-Formation en vue de le vendre au prix le plus élevé possible à CityDev, un autre organisme public. »*

Rien n'est moins exact.

Pour mémoire, le FIF a été créé par l'article 6 de l'arrêté royal du 14 juin 2004 « portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire » (M.B., 24 juin 2004), sous la forme d'un organisme public doté de la personnalité juridique.

Il a été classé parmi les entreprises publiques autonomes soumises à la loi du 21 mars 1991 « portant réforme de certaines entreprises publiques économiques » (M.B., 27 mars 1991) par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 10 novembre 2006 « modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire » (M.B., 7 décembre 2006).

Par arrêté royal du 28 septembre 2008 « relatif à la restructuration du Fonds de l'infrastructure ferroviaire » (M.B., 2 octobre 2008), le FIF a été transformé en société anonyme, dénommée FIF-FSI S.A., dont l'actionnaire ultime est l'Etat belge.

Aux termes de l'article 10, 2^o, de cet arrêté royal, le FIF a pour objet social la valorisation et la gestion des terrains visés à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 30 décembre 2004 « arrétant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire » (M.B., 31 décembre 2004), et d'autres activités commerciales dans le domaine du développement, de l'achat et de la vente, de la gestion et du financement de l'immobilier.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

Le FIF est donc statutairement tenu d'obtenir le meilleur prix de la vente de la dernière réserve foncière de la Région de Bruxelles-Capitale.

Son but n'est en revanche pas d'obtenir « *le prix le plus élevé possible* » de Citydev, duquel il n'a jamais reçu aucune offre crédible.

Le FIF a, au contraire, toujours agi en propriétaire diligent au regard de son objet social.

L'échéance du 31 décembre 2020 approchant, les parties se sont concertées, à l'initiative du FIF, dans le courant de l'année 2017, afin d'organiser le démantèlement des réseaux ferrés et la remise en état du terrain du FIF.

Le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale s'opposant au démantèlement, plusieurs solutions ont été envisagées.

Il a notamment été question pour le Port ou la Région de racheter l'assiette de la desserte au FIF. Aucune suite positive n'a toutefois pu être réservée à cette proposition, dans la mesure où ce rachat aurait eu pour conséquence d'enclaver pour moitié le terrain du FIF (sur 1,1 km, soit la moitié de la longueur du terrain du FIF bordant l'Avenue de Vilvorde, laquelle est de 2,2km) et, partant, d'en diminuer drastiquement la valeur.

Lors de nombreuses réunions visant à trouver un accord amiable, le FIF a aussi suggéré au Port de racheter le petit bout de terrain qui lui permettrait de raccorder par un pont une desserte préalablement construite sur son propre terrain, de l'autre côté de l'Avenue de Vilvorde.

Le FIF s'est, en outre, déclaré disposé à céder l'ensemble de son terrain à la Région avec maintien de la desserte.

Bien que le FIF soit toujours ouvert à ces pistes, ni le Port ni la Région ne lui ont donné suite à ce jour.

Même le passage sur le bout de terrain du FIF, à l'extrémité et sans vente de celui-ci, afin de raccorder par un pont une desserte préalablement construite sur le propre terrain du Port, est envisageable.

Le FIF n'est dès lors pas le propriétaire vénal que se plaisent à décrire les auteurs des propositions. A l'inverse, il a exercé ces prérogatives de façon raisonnable en s'informant auprès de potentiels acquéreurs directement intéressés, tels que la Région et le Port de Bruxelles.

S'il a refusé une offre, c'est uniquement en raison des conséquences économiques néfastes qu'aurait eu un enclavement sur la valorisation du reste du terrain du FIF ou encore du montant trop peu élevé au regard de la valeur économique de la dernière grande réserve foncière de la Région de Bruxelles-Capitale.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

8. Manquements du Port de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale Pour le surplus, un report du démantèlement jusqu'au 31 décembre 2022 n'a en réalité pas de sens.

L'arrêté royal « arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire » a été publié le 31 décembre 2004 au Moniteur Belge.

Les auteurs des propositions estiment qu'un report doit intervenir pour laisser du temps aux parties de trouver une « *solution négociée* ».

Un tel procédé est inconvenant si l'on sait que la Région et le Port ont disposé de pas moins de 15 années pour faire offre raisonnable.

Au lieu de cela, ils mobilisent à grands frais le pouvoir judiciaire et aujourd'hui le pouvoir législatif fédéral pour éviter un démantèlement qui, dans tous les cas, est inéluctable, compte-tenu de la vétusté des voies ferroviaires concernées.

9. L'indemnisation du FIF en cas d'intervention législative En cas d'adoption de la loi proposée, le FIF subirait un préjudice dont il devrait être indemnisé.

Il est en effet actuellement propriétaire du terrain concerné.

L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme protège la propriété en ces termes :

« Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. »

Ne pas pouvoir disposer de sa propriété revient à en être privé fut-ce temporairement.

De même qu'une indemnité juste et préalable est prescrite par la Constitution en cas d'expropriation, une indemnité juste et préalable devrait être allouée au FIF en cas d'atteinte législative à son droit de propriété.

La Cour constitutionnelle a reconnu l'impossibilité définitive d'exploiter comme une privation du droit de propriété :

« B.3.2. Le classement d'un terriil dans la catégorie A ne constitue pas une expropriation au sens de l'article 16 de la Constitution ni davantage une mesure devant être assimilée à une expropriation, étant donné qu'il n'y a pas transfert de propriété et que la mesure de classement prévue par le décret, valable pour cinq ans, n'emporte pas, en soi, une interdiction définitive d'exploiter ; ce classement constitue cependant une limitation de la jouissance du droit de propriété. »⁴

A *contrario* l'ingérence qui interdirait l'exploitation d'un site doit, selon la Cour, être assimilée à

⁴ C.C., 13 mars 2001, n° 34/2001.



Av Louise 32, bte 3 A
1050 BRUXELLES
TVA BE 0867.095.37

une expropriation et, partant ouvrir droit à l'indemnisation.

En l'espèce, le FIF est propriétaire du terrain de Schaerbeek-Formation. Il n'exploite pas le site de Schaerbeek-Formation ; en revanche, il lui revient de le valoriser.

Dans l'hypothèse où la proposition de loi serait adoptée, elle entraverait de façon disproportionnée les prérogatives de propriétaire du FIF, lequel devrait partant en être indemnisé.

En somme, le FIF vous invite donc, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, à examiner l'opportunité d'une intervention de la Chambre alors que les développements fondant l'intervention législative ci-avant commentée manquent manifestement en fait.

Le FIF est d'autant plus opposé aux propositions de loi déposées qu'elles constitueraient une atteinte à la séparation des pouvoirs, au droit à un procès équitable et au droit de propriété.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à ma considération distinguée.

Pour le FIF-FSI,
Stéphane Breckpot
Administrateur

NMBS/SNCB-HOLDING
NV van publiek recht
SA de droit public

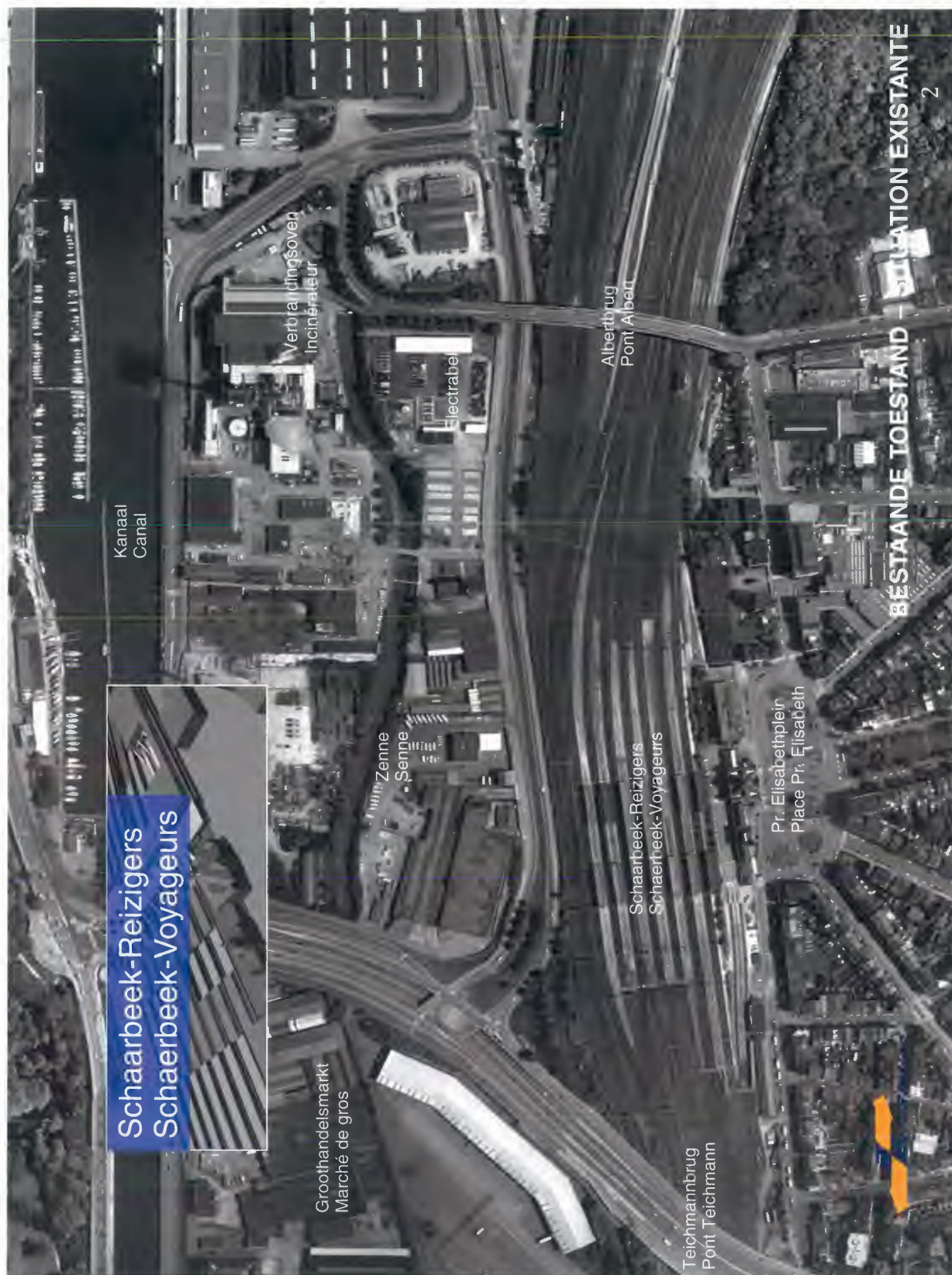
R.B./C.A. 31-08-2007
DOCUMENT RB/CA 2007/162

HAALBAARHEIDSSSTUDIE ETUDE DE FAISABILITE



ONTWIKKELING VAN EEN MULTIMODAAL STATION TE SCHAARBEK-REIZIGERS
DEVELOPPEMENT D'UNE GARE MULTIMODALE A SCHAERBEK-VOYAGEURS

1

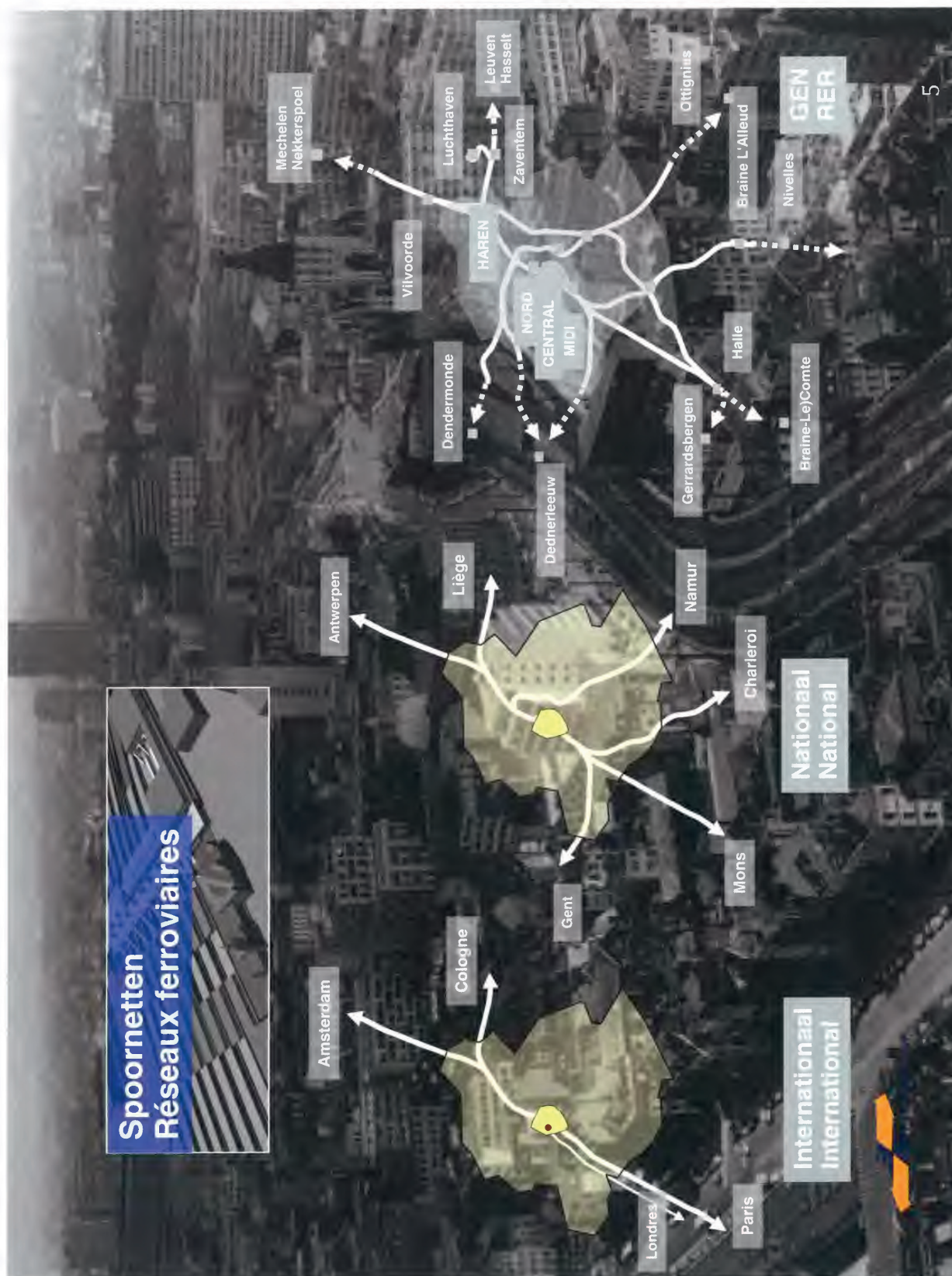


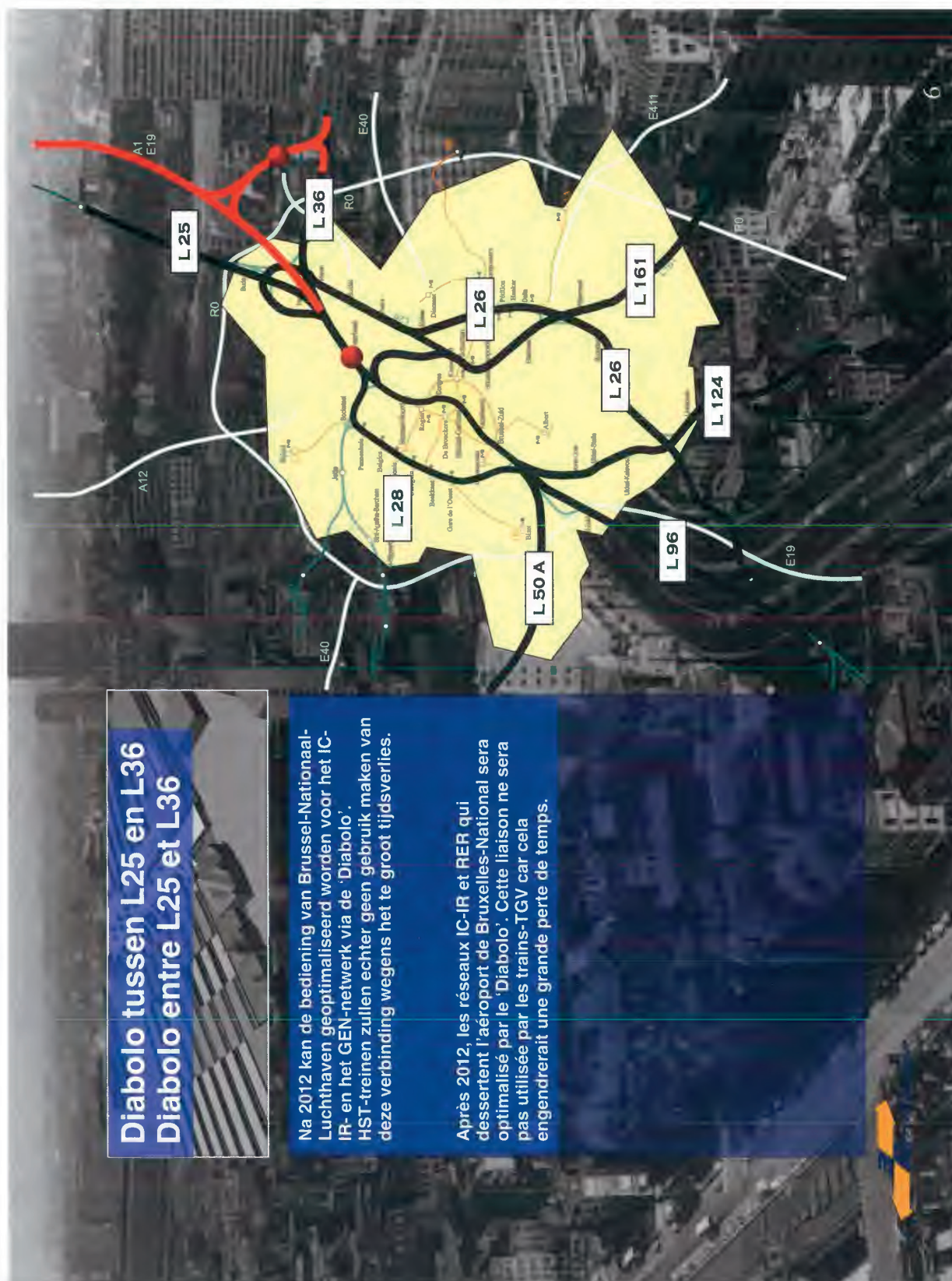


LUCHTFOTO
PHOTO AERIENNE

3

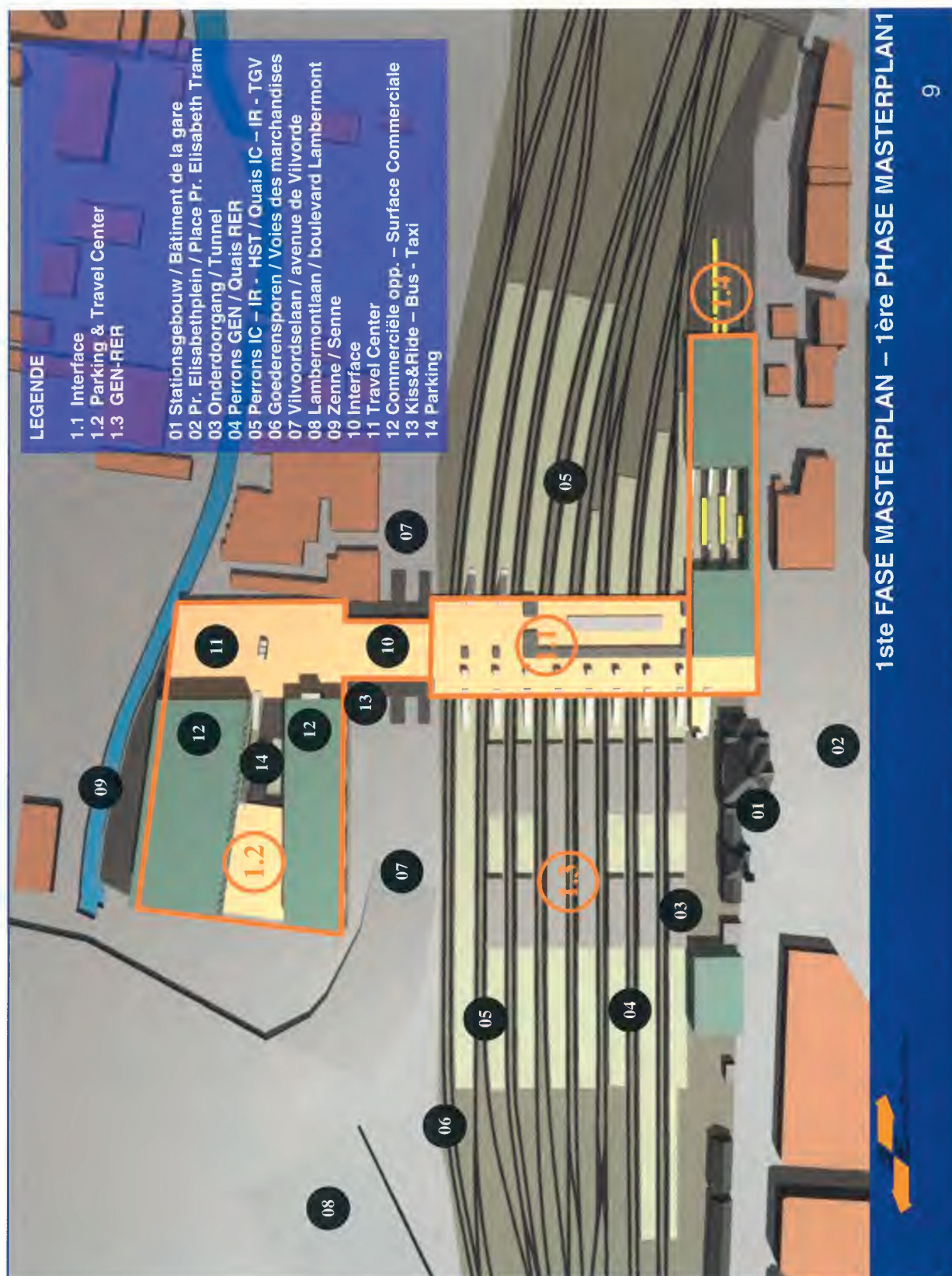


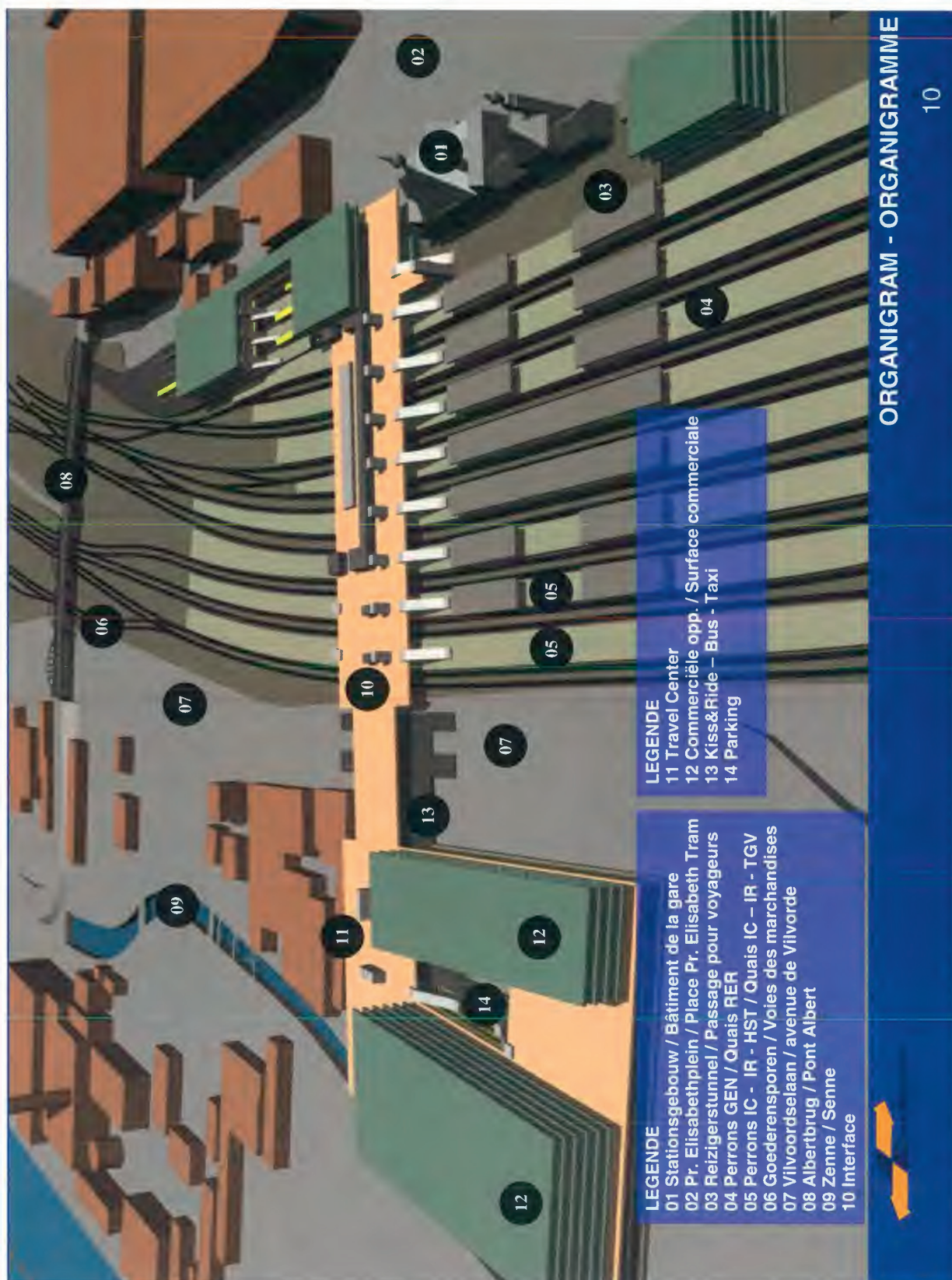


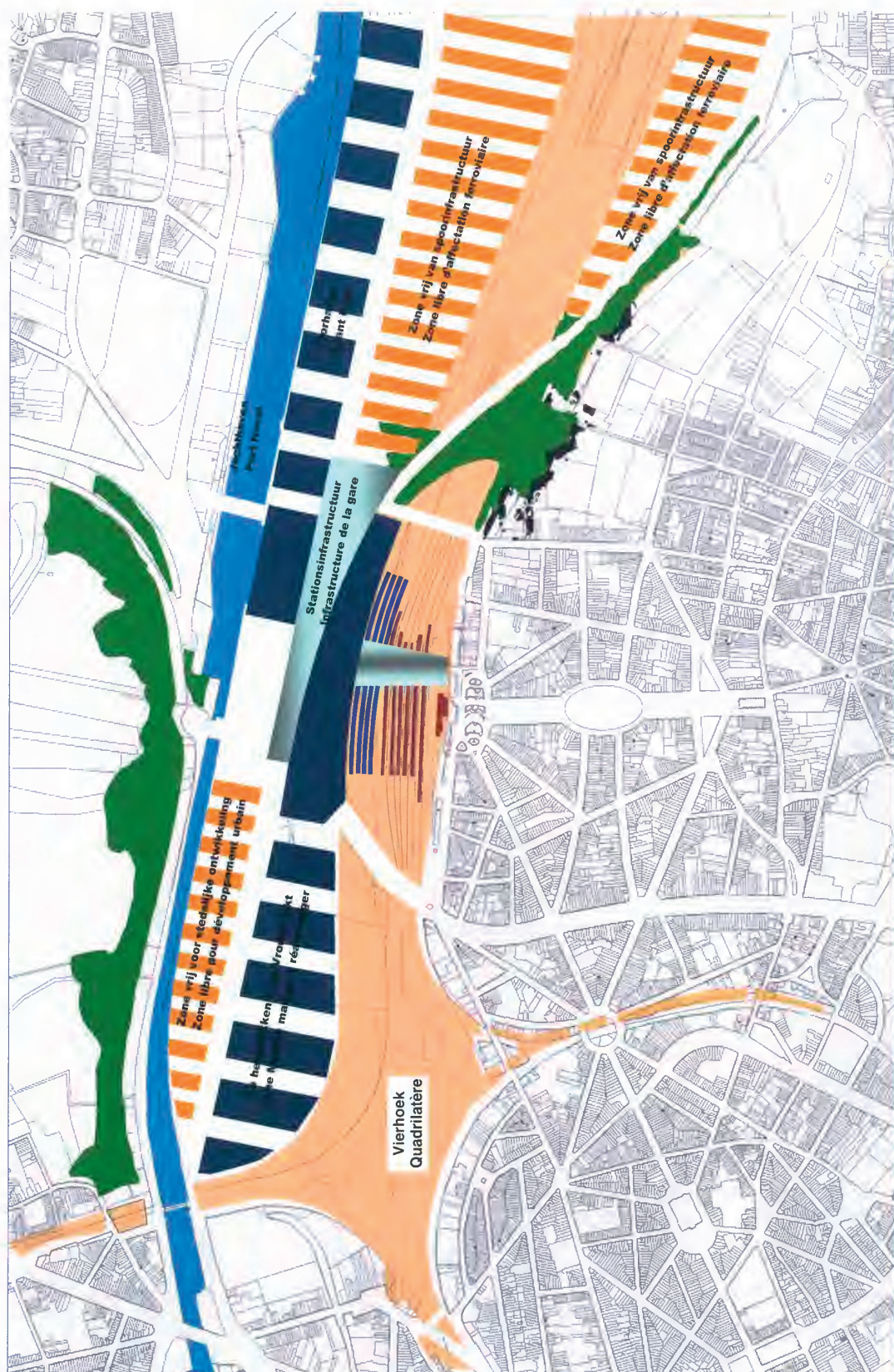












SRT
Gefaseerde ruimtelijke ontwikkeling

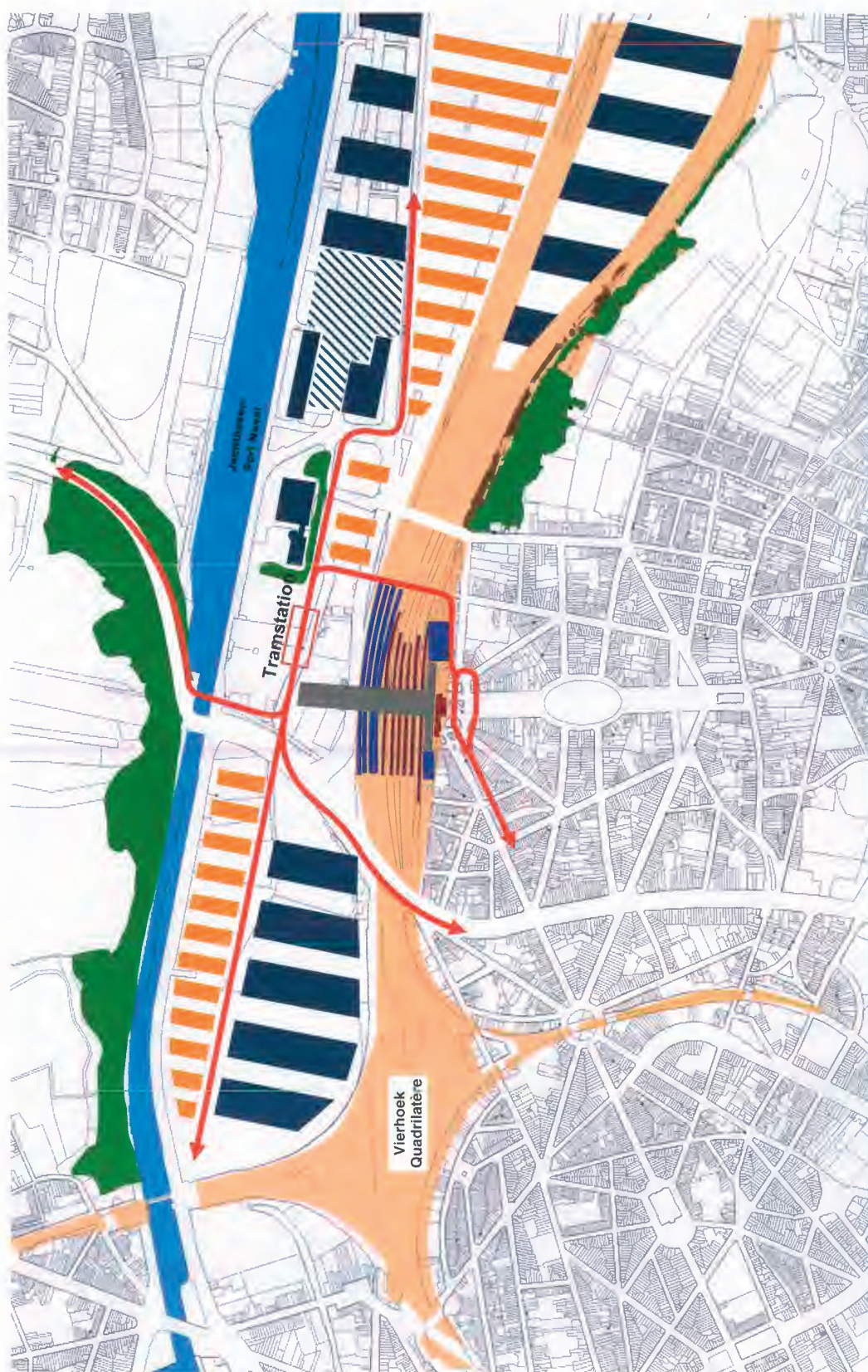
11





URBANISTISCHE STUDIE DOOR XAVEER DE GEYTER
ETUDE URBANISTIQUE PAR XAVEER DE GEYTER

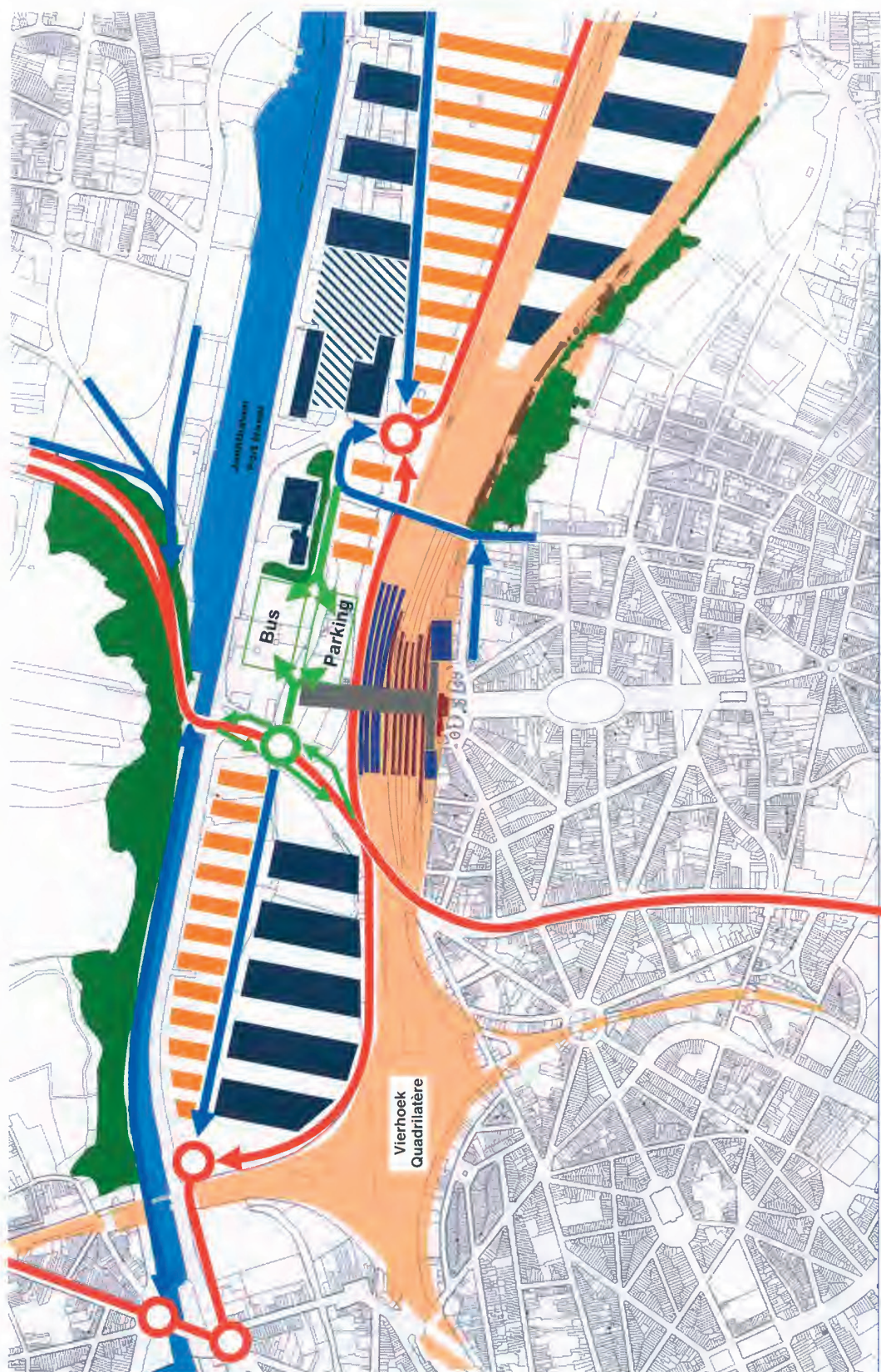
13



Trambaan :



OPENBAAR VERVOER
TRANSPORT EN COMMUN
14



Doorgaand verkeer :
 Plaatselijk verkeer :
 Bediening station :

WEGAANSLUITING
 CIRCULATION ROUTIÈRE



16

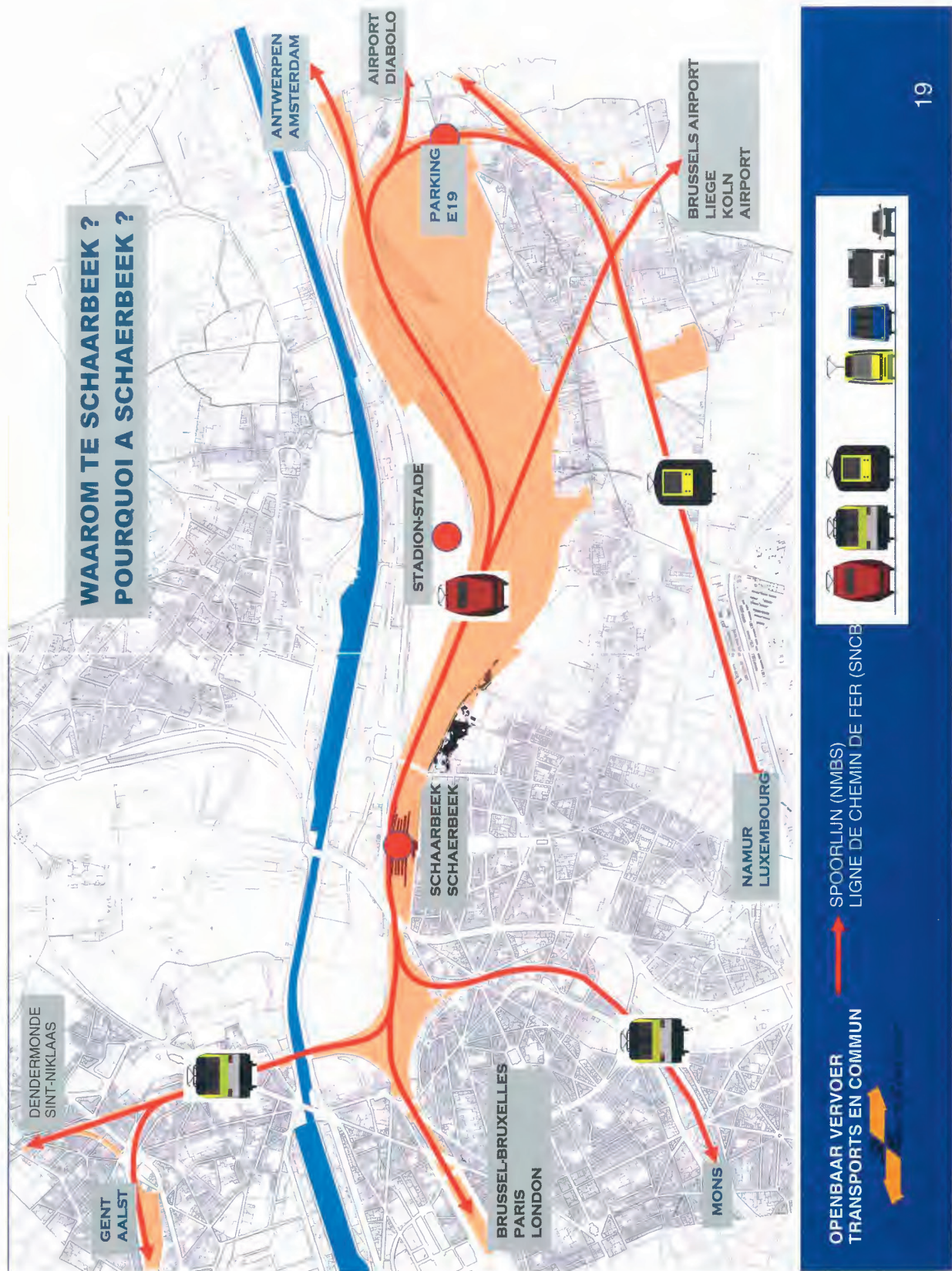


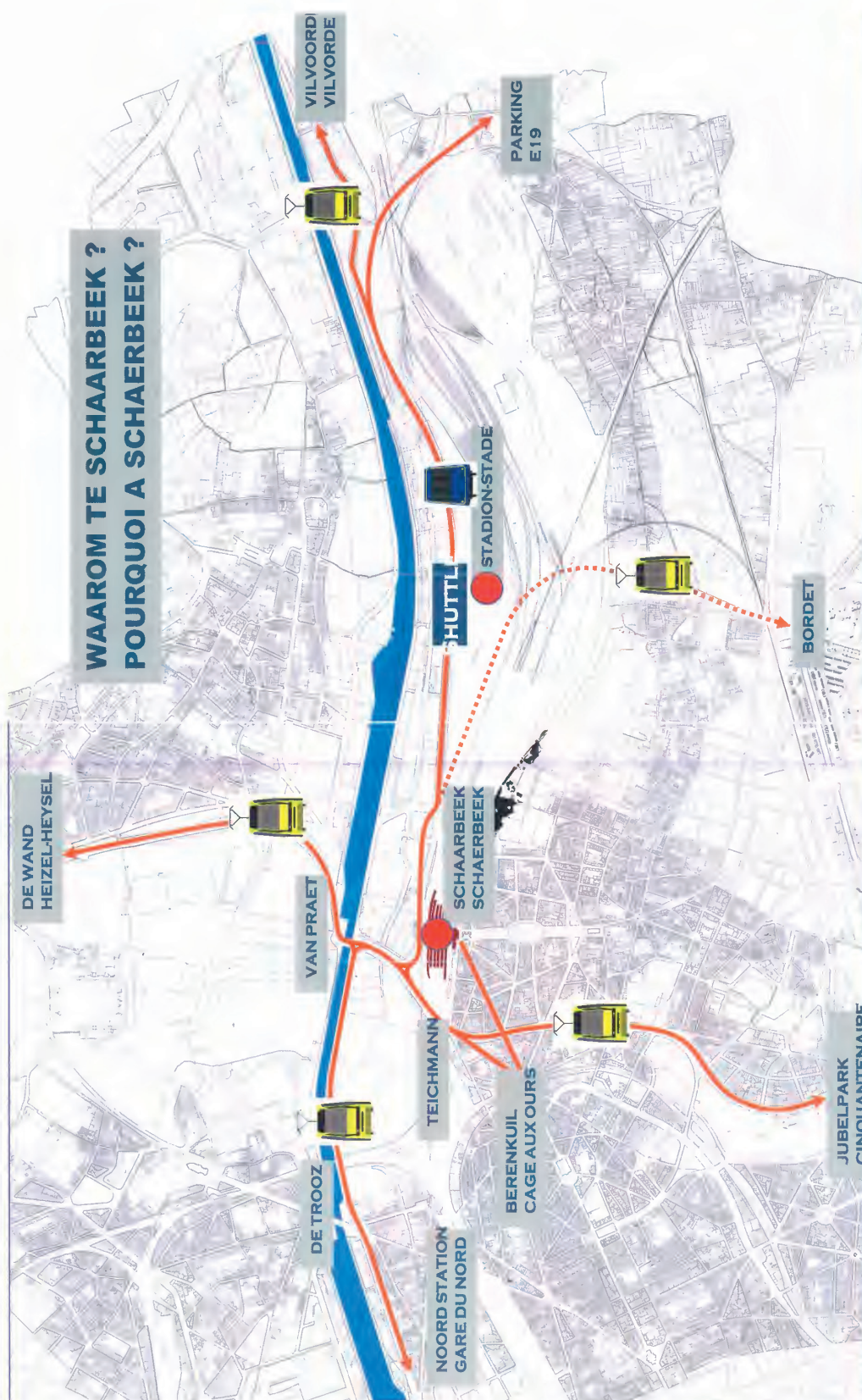
STADION EN EVENEMENTENHALL
TE SCHAARBEEK

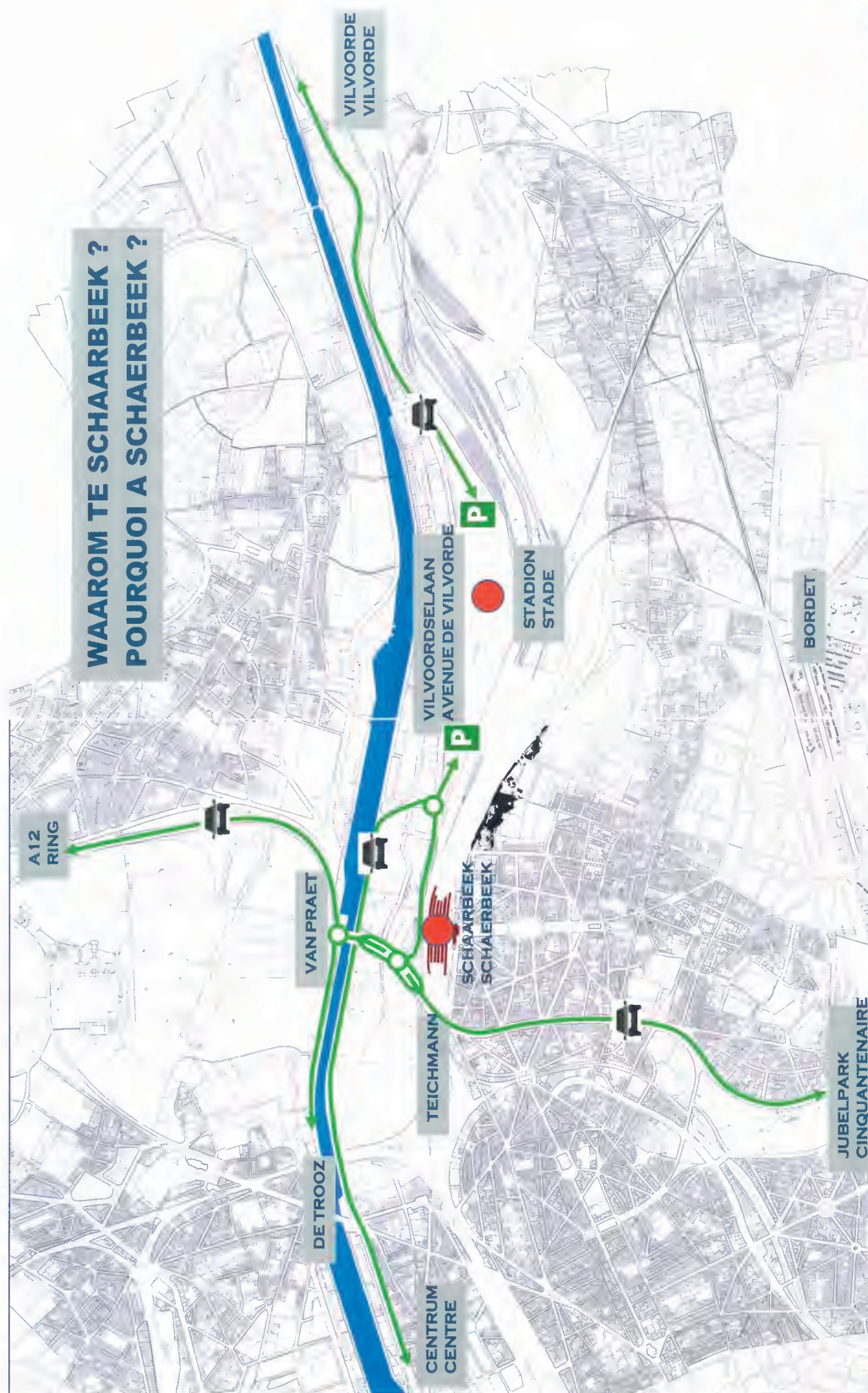
STADE DE SPORT ET ESPACE POUR
EVENEMENTS A SCHAARBEEK



17





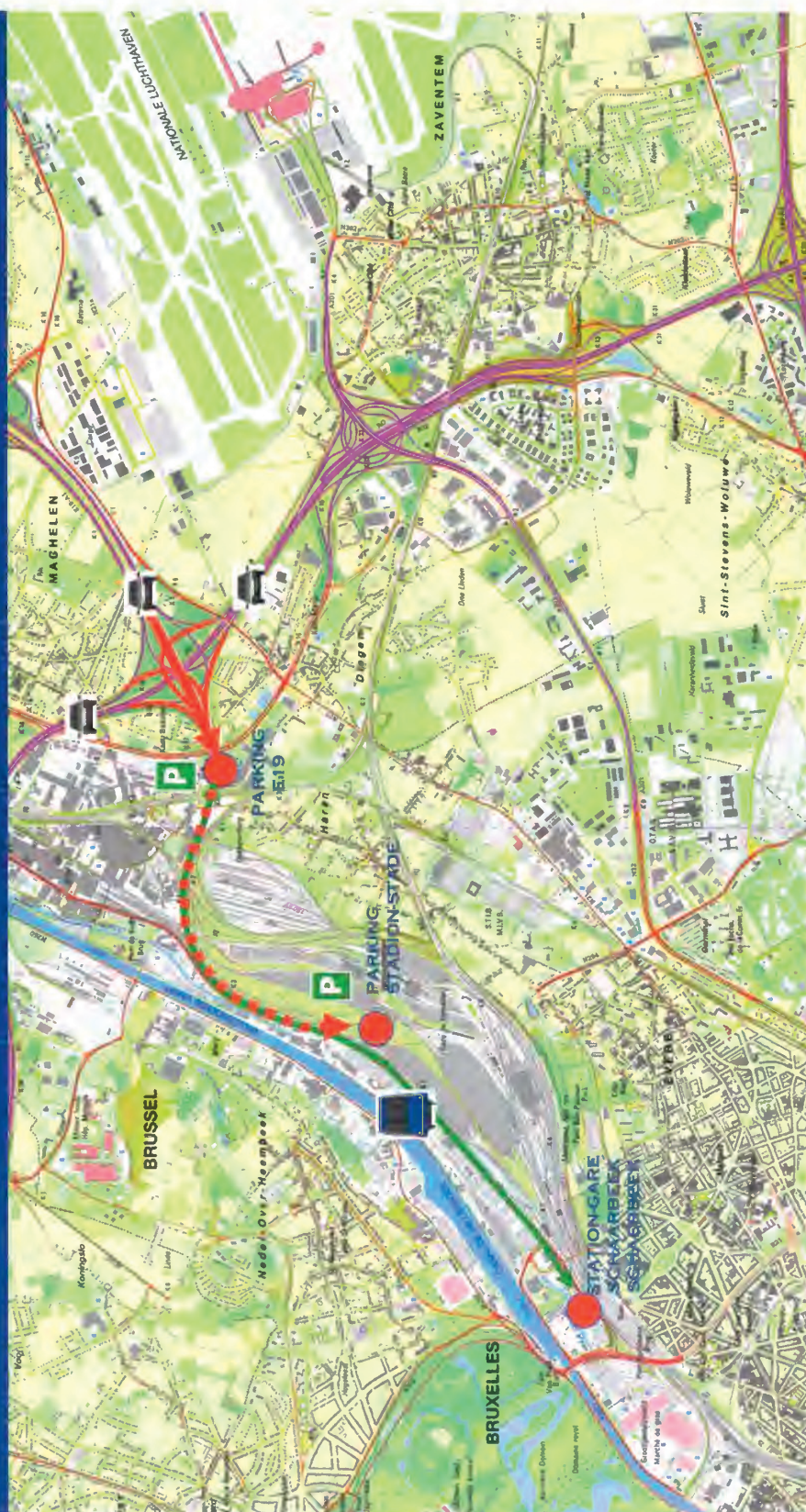


**BEREIKBAARHEID VIA DE WEG
ACCESSIBILITE PAR LA ROUTE**

WEGEN
ROUTES



WAAROM TE SCHAARBEEK ? - POURQUOI A SCHAERBEEK ?

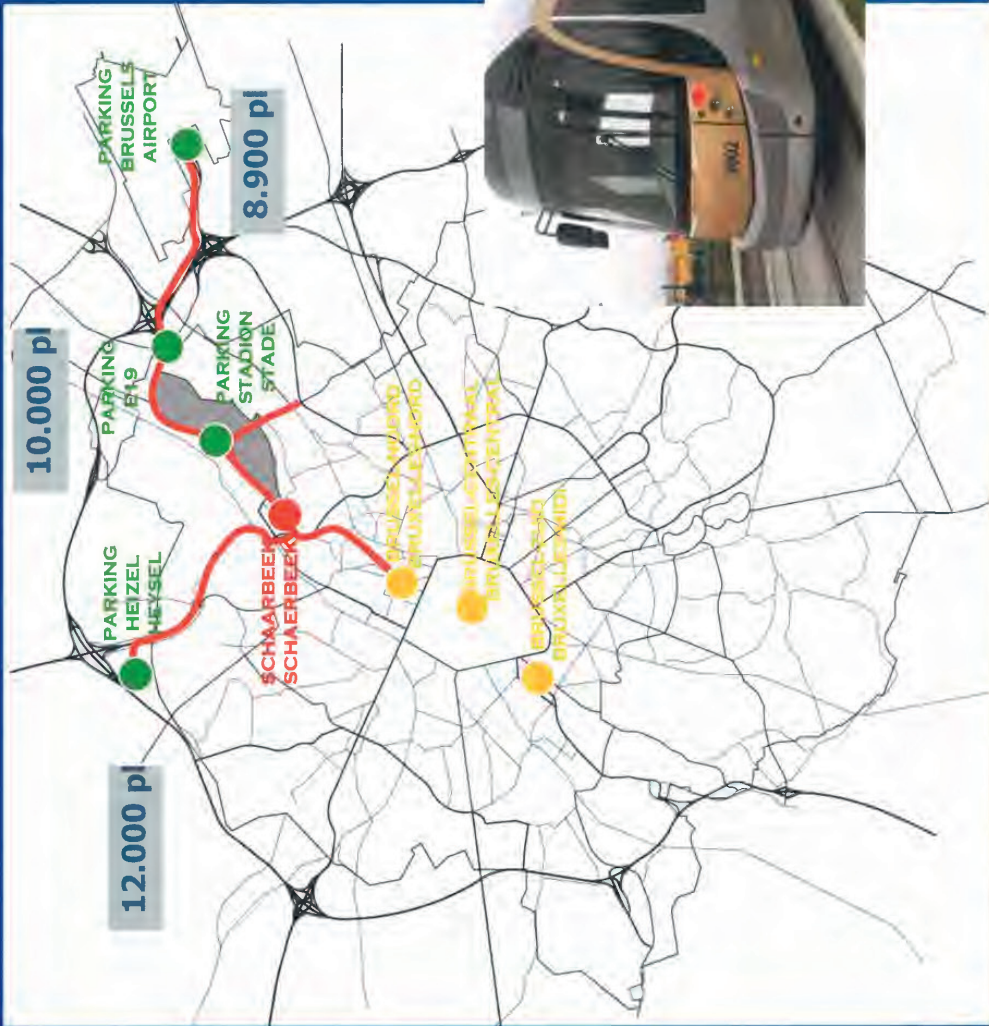


BEREIKBAARHEID
ACCESSIBILITE



SHUTTLE
NAVETTE





12.000 pl

10.000 pl

8.900 pl

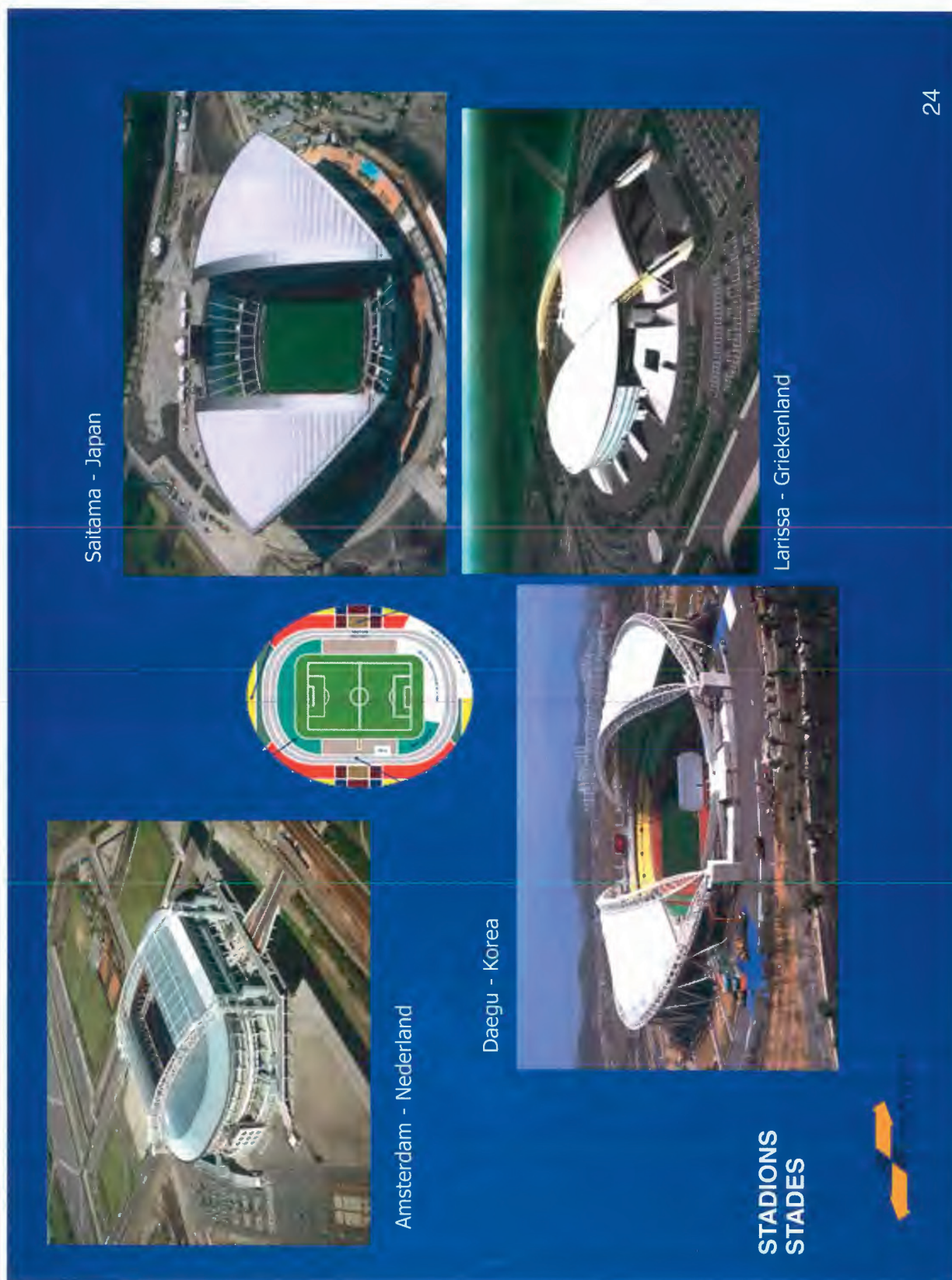
PARKING HEISEL
PARKING B19
PARKING STADE
PARKING BRUSSELS AIRPORT

SCHAARBEEK
BRUSSEL NOORD
BRUSSEL CENTRAAL
BRUSSEL ZUID

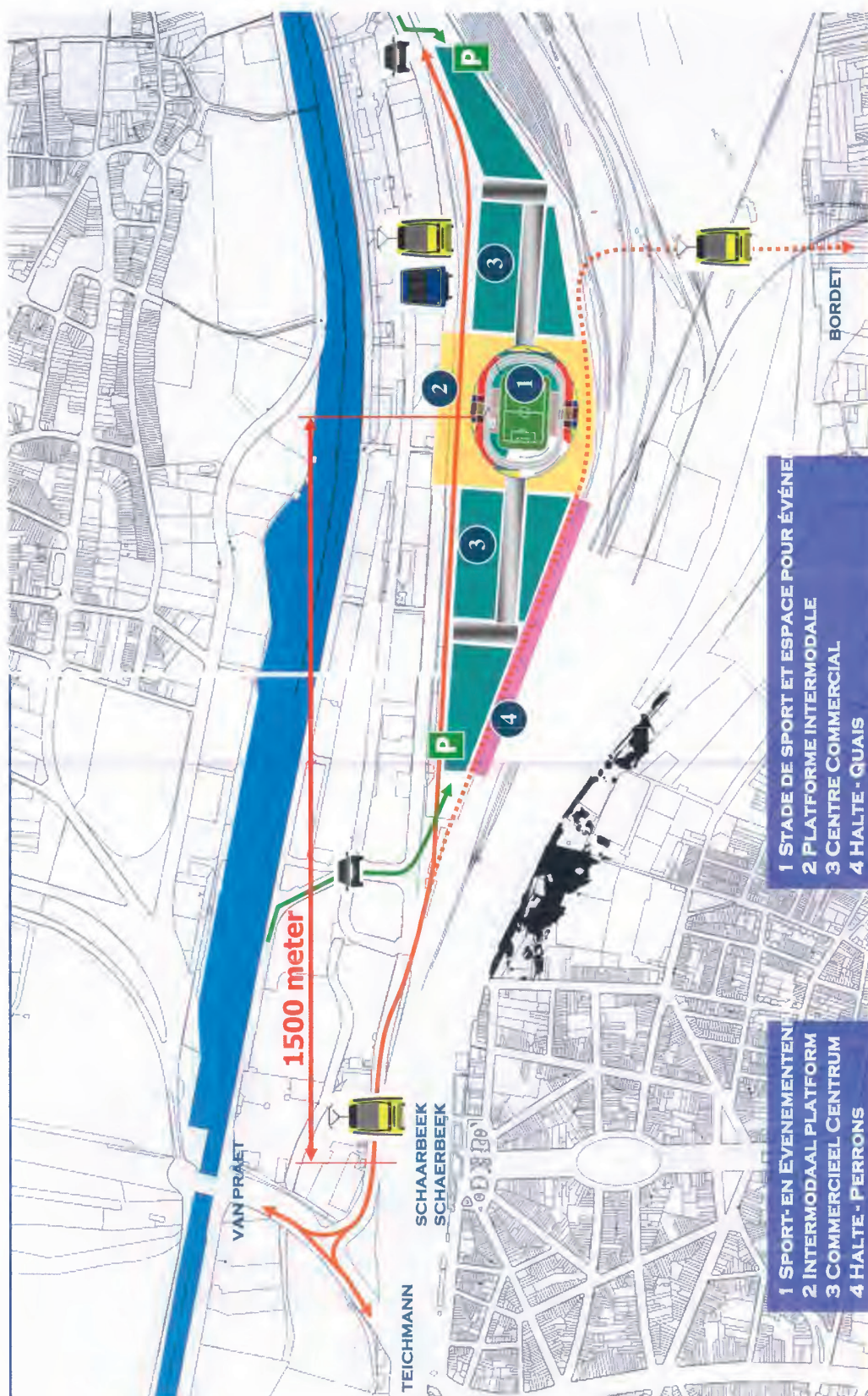


BRUSSEL
BRUXELLES

SHUTTLE VERBINDING TUSSEN PARKINGS OP DE NOORDRAND
NAVETTE DE LIAISON ENTRE LES PARKINGS SITUÉS SUR LE RING NOORD









1 Stadion – Evenementenhall

Stadion	60.000pl	
Bezoekers	150	
Skyboxen		251m x 200m
Footprint		70m x 105m
Grasoppervlakte		
Openschuivend dak		
Restaurant		
Was- en kleedlokalen		
Sanitair		
Fitness		
VIP		
Offices		
Shops		
Leveringen – Stock		








SCHEMA DIRECTEUR SCHAERBEEK-FORMATION RAPPORT FINAL

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

STUDIO 013
Bernardo Secchi, Paola Viganò

IDEA Consult

Mint

Ecorem

Bruxelles, Janvier 2013

IDEA Consult

Jan Verheyen, Katrien Theunis

*Kunstlaan 1-2, bus 16
B • 1210 Bruxelles
T +32 2 282 17 10
F +32 2 282 17 15
email : info@ideaconsult.be*

STUDIO 013

*Bernardo Secchi, Paola Viganò
Qinyi Zhang, Wim Wambecq*

*Corso di Porta Ticinese 65
20123 Milano
T +39 02 89 40 93 58
F +39 02 83 57 69 1
email: secchi.vigano@secchi-vigano.it*

*Karmelietenstraat 2a, Rue Des Petits Carmes
1000 Brussel/Bruxelles
T +32 2 350 82 26
email: secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it*

Mint nv

Conrad De Poortere, Tim de Roeck

*Hendrik Consciencestraat 1b
2800 Mechelen
T +32 15 560 420
F +32 15 560 429
www.mintnv.be*

Ecorem

Tom Rommens, Frederik Lerouge

*Kontichsesteenweg 38
2630 Aartselaar
T +32 3 87 10 900
F +32 3 87 10 901
info@ecorem.be
<http://www.ecorem.be>*

INDEX

Introduction	2
1 La question	4
1.1 Cahier des charges	6
1.2 Attitudes	7
1.2.1 Fonctions prédominantes et fonctions accessoires	7
1.2.2 Ambition, ambition, ambition...	7
1.3 Périmètre du Schéma-Directeur	9
1.4 Surfaces de base	11
2 Prologue: Et si Schaerbeek-Formation...?	12
2.1 devenait un parc?	17
2.2 accueillerait un nouveau Atomium?	19
2.3 était un quartier mixte?	21
2.4 devenait une zone d'activités économiques?	23
3 Méthodologie	24
3.1 Processus	27
3.2 Concertation	29
3.3.1 Interviews et ateliers de travail	29
3.3.2 La Gare de Schaerbeek-Voyageurs comme pôle urbain	29
3.3.3 La vocation économique et logistique	29
3.3.4 Les infrastructures d'utilité publique	30
3.3.5 Développement du port	30
3.3.6 Mabru	31
3.3.7 Logistique et mobilité urbaine	31
3.3.8 TGV-fret	31
3.3.9 Le terrain FIF-FSI	32
3.3.10 La route industrielle	32
3.3.11 La gare de Schaerbeek-Voyageurs	32
4 Analyse des enjeux et des ambitions	34
4.1 Les activités économiques et portuaires	36
4.1.1 Logistique urbaine	36
4.1.2 Port de Bruxelles	37
4.1.3 Intégration d'un port dans la ville: exemple du Port de Paris	41
4.1.4 Le rôle du port dans la ville	43
4.1.5 Le plan marchandise de la Région Bruxelles-Capitale	43
4.1.6 Schaerbeek-Formation comme partie d'un pôle logistique supra régional	45
4.1.7 Industrie Urbaine	47
4.2 Un grand équipement public	51
4.2.1 Un centre de loisirs aquatiques	54
4.2.2 Un campus de formation	57
4.3 L'image de la zone	59
4.3.1 Le problème de l'image de SF	73
4.3.2 Opportunités	73
4.4 La mobilité	63
4.4.1 Transport en commun - National	77
4.4.2 Transport en commun - Régional	77
4.4.3 Transport en commun - Urbain	79
4.4.4 Accessibilité pour le trafic routier	81
4.4.5 Trafic doux	81
4.5 La fonction résidentielle	69
4.5.1 Prévisions de population	82
4.5.2 Un éco-quartier	82
4.5.3 Niveaux du bruit • isochrones	85
4.6 Travail de terrain : l'importance des hauteurs	73
5 Ebauche de Schéma Directeur	75
5.1 Schaerbeek-Formation comme projet levier	77
5.1.1 Connecter la ville	79
5.1.2 Nature et paysage	81
5.1.3 Profiter du potentiel de Schaerbeek voyageur	83
5.1.4 Une plateforme multimodale	85
5.2 Esquisse conceptuelle	89
5.3 Un projet faisable : la zone mutable	91

5.4 la zone Mabru	95
5.5 Un campus avec un équipement de grande envergure	107
5.6 Une zone logistique performante	123
5.7 Zéro émission	125
5.8 Mobilité	137
5.8.1 Le schéma routier	139
5.8.2 Mobilité en zone portuaire et logistique	140
5.8.3 Mobilité en zone urbaine	141
5.8.4 Tramways	143
5.8.5 La route industrielle : 2 alternatives	147
5.9 Surfaces	149
6 La mise en oeuvre	151
6.1 Les acteurs et leur rôle	153
6.2 La mise en oeuvre du Schéma Directeur: schéma général	155
6.3 Le phasage	159
6.4 Mabru	161
6.4.1. Planification	161
6.4.2. Tâches et phasage	161
6.4.3. Mise-oeuvre	163
6.4.4 Faisabilité financière	169
6.5. Zone Campus : exécution	171
6.5.1. Planification	171
6.5.2. Tâches et phasage	173
6.5.3 Mise-en-oeuvre	175
6.5.4 Faisabilité financière	177
6.6 Zone logistique	179
6.6.1. Planification	179
6.6.2. Tâches et phasage	179
6.6.3 Mise-en-oeuvre	181
6.6.4 Faisabilité financière	183
6.7 Mobilité	185
6.7.1. Planification	185
6.7.2. Tâches et phasage	185
6.7.3 Mise-en-oeuvre	187
6.7.4 Faisabilité financière	187
Addendum	191
Annexes	193
A.4 Analyse des enjeux et des ambitions	197
A.4.1 Le Stade : différentes typologies	197
A.4.2 Mobilité et logistique d'un stade	199
A.4.3 Un Stade sur Schaerbeek-Formation : options	203
A.5 Ebauche de Schéma Directeur	211
A.5.1 Un campus avec un équipement de grande envergure	211
A.5.2 Une zone logistique performante	215
A.5.3 Mobilité : modal split pour le stade	221
A.5.4 Surfaces	223
A.6 Mise en oeuvre	225
A.6.1 Phasage (avec stade)	225
A.6.2 Zone campus (avec stade)	227
A.6.3 Zone logistique (avec stade)	233

Introduction

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

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

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

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

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

Une rationalisation considérable du fonctionnement des flux.

Second défi : dès que les marchés matinaux se déplaceront vers le nord, l'îlot de Mabru et Schaerbeek-Formation pourront répondre à un deuxième grand défi de la Région, avec la croissance démographique, qui se traduit dans un besoin aigu de nouveaux logements. La taille de l'îlot et sa position en face du Parc Royal et le long d'un nouvel espace public structurant dans la Région – le canal – créent des conditions très intéressantes pour une extension de la ville mixte.

Un morceau de ville, un vrai quartier de Bruxelles.

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

On imagine le site en tant que zone requalifiée qui change l'image de SF et qui bénéficie de manière optimale de sa position à côté de la gare de Schaerbeek-Voyageurs,

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

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

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

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

Notre ambition, avec la réflexion proposée ici, est de contribuer non seulement à donner une réponse aux défis proposés, mais aussi à l'élaboration d'une vision commune pour le canal.



1 LA QUESTION



1.1 Cahier des charges

Le cahier des charges relatif au Schéma Directeur de Schaerbeek-Formation a été approuvé par le Conseil des Ministres du 21/12/2007. Il contient 5 grandes axes d'intervention:

- l'implantation d'équipements de grande envergure qui renforcent la position internationale de Bruxelles, dont un stade de football multifonctionnel;
- le développement et la restructuration des activités économiques de la zone : mettre de nouveaux terrains à disposition du Port et de la SDRB afin de tirer parti des potentialités du site en matière d'intermodalité (canal + chemin de fer), requalifier les zones économiques déjà présentes;
- le renforcement de la fonction résidentielle, en protégeant l'habitat existant (Haren, qui faisait partie du périmètre à l'époque) et en étudiant la possibilité d'implantation d'un nouveau quartier;
- l'amélioration de la mobilité sous l'angle du développement durable, en donnant priorité aux transports collectifs et à une accessibilité par voie intermodale, pour les personnes comme pour les marchandises,
- l'amélioration radicale de l'image de la zone, par la verdurisation du site et la qualité des aménagements. En effet, vu le statut de ZIRAD de la zone et tenant compte du fait que le foncier est précieux en Région-Bruxelles-Capitale, le Gouvernement a souhaité d'avoir une ambition forte pour la zone et insisté pour que le Schéma Directeur développe une vision prospective en intégrant des opportunités à long terme pour la Région-Bruxelles-Capitale. Ceci est justement le but d'un Schéma Directeur : intégrer les différents intérêts des acteurs et coordonner les actions futures. Le Schéma Directeur n'a donc pas une vocation réglementaire, comme p.ex. un changement du PRAS ou la rédaction d'un PPAS, mais il doit fixer les ambitions et les stratégies générales pour ces procédures. C'est donc notamment dans ces procédures ultérieures que les études d'incidences et les enquêtes publiques seront organisées.

1.2 Attitudes

Le cahier des charges invite à appliquer 2 attitudes de base :

1.2.1 Fonctions prédominantes et fonctions accessoires

Le zonage, le PRAS à Bruxelles, est une tentative d'organiser la discussion sur la répartition des fonctions urbaines dans la ville. Ceci n'a d'ailleurs pas complètement écarté le problème de la distribution spatiale des fonctions urbaines : les fonctions industrielles ont toujours du mal à se justifier dans la ville et sont souvent « gentrifiées » par le logement ou d'autres fonctions rapportant plus de valeur foncière.

Cependant, toutes les fonctions se battent pour leur « bout de terrain » sur le territoire limité de Bruxelles. Ce mécanisme n'aide pas à garantir un aménagement urbain de qualité : on crée des îles monofonctionnelles.

Par contre, chaque zone, comme chaque projet, peut présenter des fonctions prédominantes et des fonctions accessoires. Ces fonctions accessoires ont un double intérêt: elles sont capables d'intégrer la fonction prédominante dans l'ensemble urbain et elles peuvent renforcer l'attraction des fonctions prédominantes.

1.2.2 Ambition, ambition, ambition,...

Depuis le début des années 90', des villes comme Barcelone, Berlin, Lyon, ... ont pris l'initiative de transformer leur paysage urbain par des grands projets structurants de haute qualité. En Belgique, depuis les années 2000, des villes comme Gand et Anvers ont suivi cette vague avec des projets comme Eilandje, Spoor Noord et Oude Dokken. Ces projets ont un impact sur la ville entière (projets-levier) et sont caractérisés par l'ambition proposée en matière de qualité de l'architecture, de l'étendue du projet, de la performance énergétique, ...

Bruxelles doit maintenant profiter de ces expériences européennes pour faire un saut qualitatif. Peu importe quels projets sont réalisés, à condition que ces projets témoignent d'une haute ambition et soient exécutés avec une grande flexibilité pour arriver



1.3 Périmètre du Schéma-Directeur

A la fin de la phase 1 (Comité d'accompagnement du 24/02/2009) il a été proposé d'adapter le périmètre en fonction de l'analyse du terrain et des enjeux :

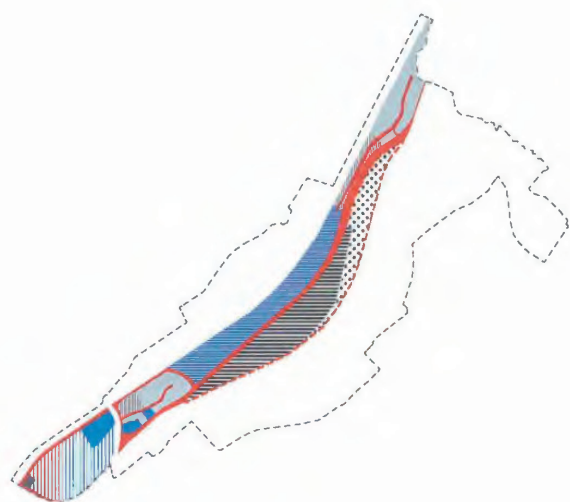
- Le village de Haren : la Ville de Bruxelles rédige déjà un schéma-directeur pour cette zone. Il n'a pas été jugé opportun de faire 2 schémas-directeur sur la même zone.

+ L'îlot Mabru : vu l'importance de la question logistique dans le cahier des charges et l'influence du projet d'Equilis sur le développement d'un équipement et la mobilité de la zone, il a été proposé de l'intégrer dans la réflexion.

+ La rive gauche du Canal : la rive gauche du Canal est intégrée au périmètre pour pouvoir répondre à la volonté d'une réalisation de connexion est-ouest. Ceci permettra aussi d'envisager plus globalement et donc de mieux répondre aux enjeux logistiques du schéma-directeur

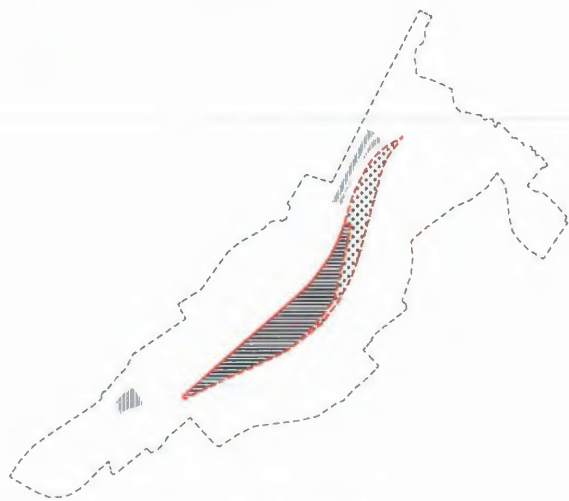
+ Moeraske : le schéma-directeur intègre une réflexion sur les espaces verts de la Région Bruxelles-Capitale.

+ ZIR Van Praet : dans la version définitive du schémadirecteur, nous proposons de tenir compte d'un projet pour cette ZIR. L'aménagement de cette ZIR peut être très important dans la réalisation d'une bonne intégration des quartiers de Neder-over-Heembeek au reste de la ville.



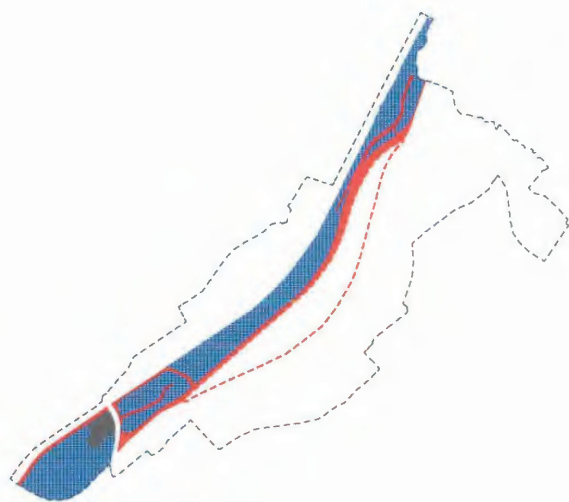
Utilisation réelle

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



Surfaces disponibles

594.3 ha	-----	périmètre d'étude
61.9 ha	-----	ZIRAD (FIF + SNCB)
41.2 ha	▨	FIF
20.7 ha	▤	surface libre
7.1 ha	▥	zone sous-utilisée



PRAS

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

1.4 Surfaces de base

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

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

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



2 PROLOGUE: ET SI SCHAERBEEK-FORMATION...?



Introduction du site

Un projet géographique

Il y a plusieurs façons de lire et voir Schaerbeek-Formation. La perception du site est fortement liée au moyen de transport, si on y va par train, à pied ou en voiture. Selon, on pourra y passer sur le coté ou au plein milieu, en haut ou en bas, à des hauteurs très différenciées suivant le type de train sur lequel on se trouve. A pied, la quantité de talus, plis, fossés, zone humides, relevés qu'on rencontre multiplient les dimensions, les surfaces à franchir. Le dessin simple en plan est en réalité une surface fractale. On découvre entre les plis des lieux publics, des gens qui se promènent, des éléments de nature en ville. A cette richesse de points de vue on doit ajouter les vues du site qu'on peut avoir de l'extérieur, si on longe le canal, ou bien si on monte sur les collines des deux cotés. Là on peut bien apprécier la « situation » de Schaerbeek-Formation, c'est à dire sa position géographique au milieu de la vallée de la Senne et limitée par les deux coteaux verts.

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

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

Qualité/beauté du site

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

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

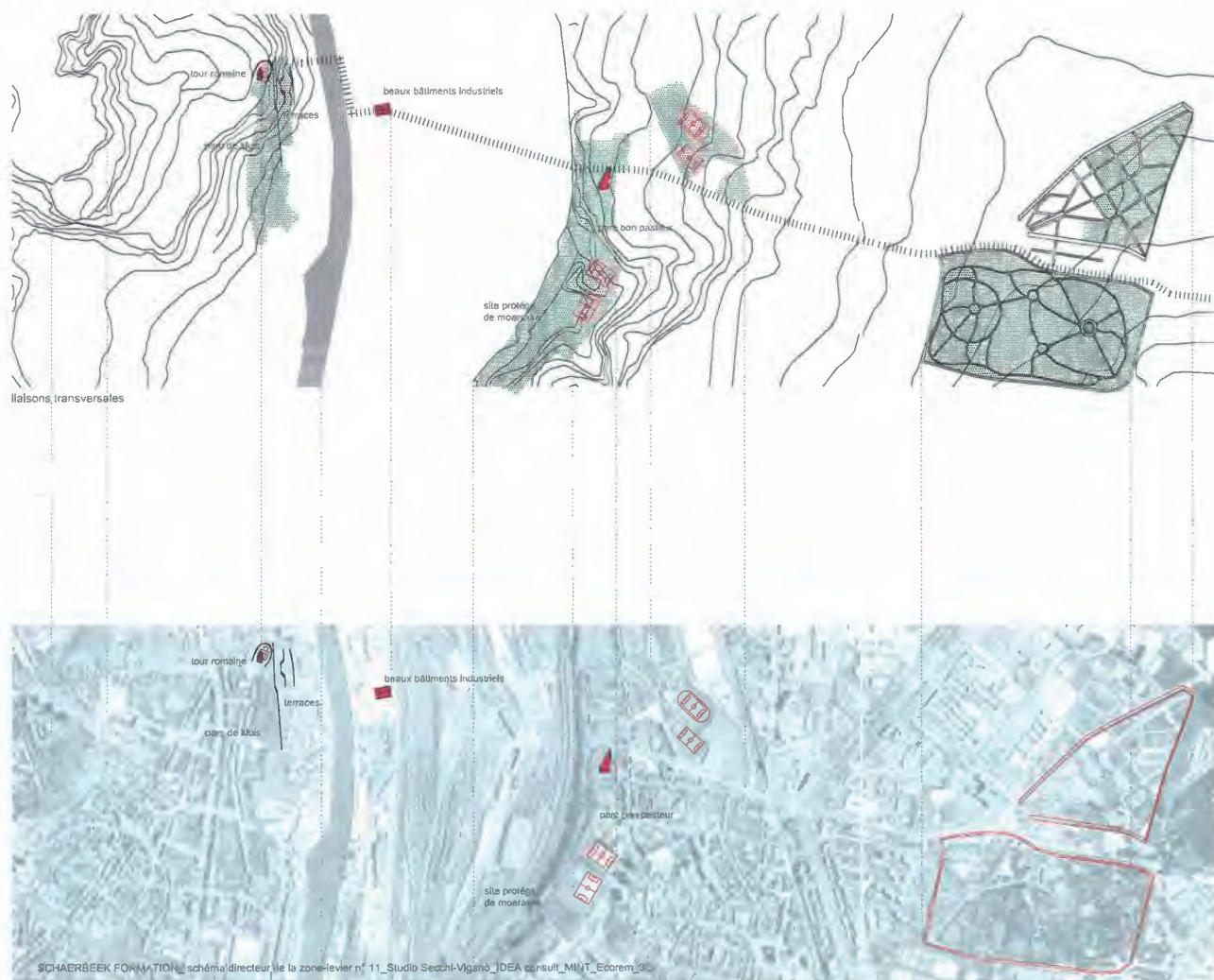


activités productives



le maillage vert

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





Et si Schaerbeek-Formation...

En 2008, dans notre offre pour le marché du schémadirecteur, nous avons avancé 4 pistes de base pour développer un levier sur Schaerbeek-Formation. En travaillant sur les enjeux, nous avons pu remarquer que ces 4 pistes sont toujours pertinentes et qu'elles font appel aux choix à faire par la Région.

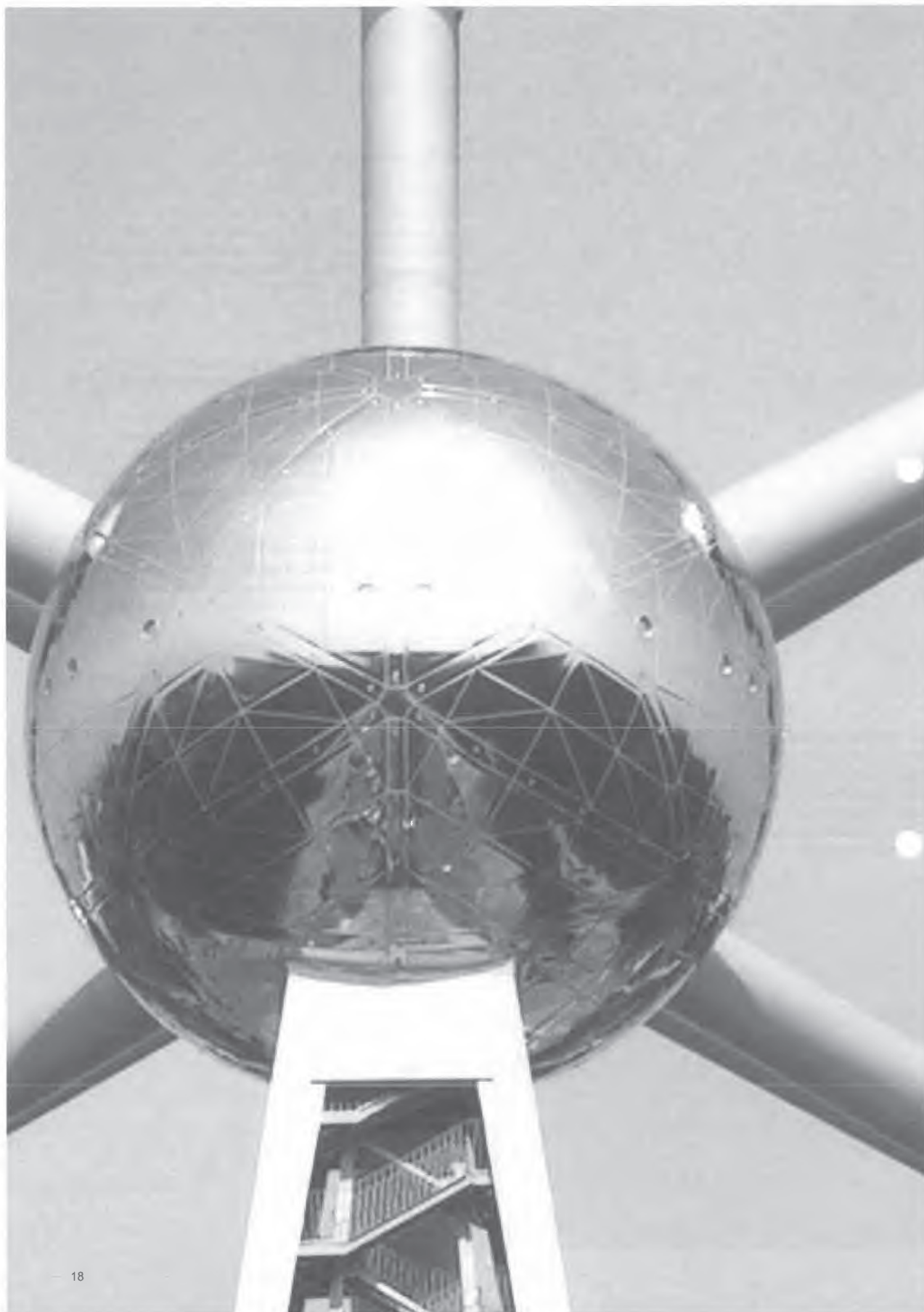
2.1 devenait un parc?

Le premier scénario naît de l'hypothèse de croissance zéro (no-growth), qui implique de ne pas entamer le développement du site pour le moment. Cette option peut paraître assez radicale car elle ne répond vraisemblablement pas aux attentes des propriétaires, ni à l'ambition de la Région par rapport au potentiel de développement qui caractérise le site. Néanmoins, il est possible d'avancer quelques arguments forts en faveur de ce scénario:

- Le scénario est valable dans le cas où l'investissement quant à l'assainissement, la construction et la mobilisation de terres est significativement plus élevé que les bénéfices probables, compte tenu du marché tel qu'il se manifeste à ce jour.
- Un assainissement naturel du site peut être donc avantageux en termes de budget, ce qui pourrait justifier l'idée de laisser le site dans un état non-développé.
- Une parc pourrait accueillir des usages temporaires qui bénéficient aux riverains (habitants des quartiers environnants et de la Région en général).
- Une vision sur le développement potentiel du site demande une certaine réflexion, qui va au-delà des grandes ambitions que certains acteurs nourrissent momentanément à son égard. Une prise de décision raisonnée ou des projets d'envergure demandent du temps.
- Le choix d'une colonisation végétale naturelle est réversible. Ce scénario pourrait dès lors s'interpréter comme un « pré-scénario » des développements ultérieurs.

En guise d'exemple, nous pouvons faire référence au projet de D. Perrault pour le site du plateau de Caen en France (1995-1997). Sur un ancien site sidérurgique, D. Perrault a superposé un maillage vert, en attendant les transformations futures. Le site a été rendu accessible au public, jusqu'au moment où les idées de réaménagement ont suffisamment pris forme et que les ressources pour une réutilisation (partielle) ont été trouvées.





2.2 accueillait un nouvel Atomium?

Le deuxième scénario de l'offre répond aux ambitions du PDI pour mettre en valeur l'aspect métropolitain du site de Schaerbeek-Formation. Un nouvel équipement à l'échelle de la région pourrait changer la perception du site dans l'esprit des citoyens. L'équipement, tel un « nouvel Atomium », fournirait effectivement une nouvelle image et une nouvelle identité à Schaerbeek-Formation.

On pense tout de suite à grand équipement à vocation plus culturelle, type salle d'événements, ou éducative, type campus.

L'insertion d'un grand équipement présente 3 grands avantages quant au développement du site et de la Région:

- Il permet, par son échelle et ses conditions d'accessibilité, d'améliorer l'accès au site en transports en commun (un nouveau tram, RER,...). Ainsi, cet équipement sera localisé sur un noeud de transport en commun, comparable au contexte de nombreux équipement européen de ce type.
- Le grand équipement devra fonctionner comme levier pour le développement ultérieur du site dans son entièreté. Il y aurait à terme d'autres fonctions dans ses alentours avec lesquelles une synergie peut s'opérer (commerces, bureaux).
- Le site de Schaerbeek-Formation est un des rares sites en Région Bruxelles-Capitale où l'accessibilité à un grand équipement peut se faire dans un contexte zéro-émission.

Projet pour la « Elbphilharmonie » fait office d'icône pour cette nouvelle partie de la ville. Par son implantation, le projet fonctionne comme « catalyseur » pour le reste de l'extension urbaine. Il « tire » littéralement l'extension de la ville.

2.3 était un quartier mixte?



A Hambourg, au sein du développement ambitieux de Hafencity,



20

Un troisième scénario positionne Schaerbeek-Formation comme une nouvelle zone de développement urbain, avec des affectations mixtes. Ce scénario donne une réponse à ce que le marché considère actuellement comme étant « une bonne formule ». A l'heure actuelle, les investissements les plus porteurs dans le secteur immobilier sont effectivement des développements mixtes, car cela permet de répartir les risques sur une variété de produits immobiliers. En plus, il est plus facile dans un tel contexte de trouver un consensus entre plusieurs attentes, quand au développement d'un site.

Le logement, les bureaux, le commerce, les équipements et l'espace public définissent un environnement urbain avec une intensité d'activités, qui justifient la réalisation de nouvelles infrastructures, plus particulièrement en transports en commun.

sur des terrains industriels et pollués. La ville en a profité pour avancer un nouveau standard en terme de développement durable. Le projet a aussi radicalement changé l'image d'une ville industrielle en déclin vers une ville internationale orientée vers le futur.



Avec le projet Westerhavn, Malmö a développé une partie



DELTA 3, Dourges

La plate-forme multimodale de Dourges se situe à proximité de l'autoroute A1, du canal de la Deule et des voies ferrées Lens - Ostricourt et Paris - Lille, permettant les échanges entre les modes de transport routiers, ferroviaires et maritimes sur 260 ha en pleine nature.



2.4 ...devenait une zone d'activités économiques?

Le quatrième scénario propose d'aménager Schaerbeek-Formation comme zone d'activités économiques liées à une grande plateforme logistique.

Ce scénario répond aux ambitions du Port de Bruxelles et de la SDRB, et aux demandes de certains secteurs économiques en quête d'espace.

L'idée de développer une plateforme logistique multimodale dans le port de Bruxelles découle logiquement de la présence des lignes ferroviaires et du canal et correspond à une optimisation des infrastructures portuaires. Cette possible évolution est en rapport avec le développement des secteurs porteurs du transport, distribution et logistique (TDL). En ce moment, toutes les entreprises situées en bordure du canal n'utilisent pas la voie d'eau et un certain nombre d'entre elles n'apportent que peu de valeur ajoutée en termes de revenus et emplois.

Une étude plus approfondie devrait permettre de définir quel type de plateforme logistique serait la plus appropriée à cet endroit. Plusieurs pistes de réflexion peuvent être signalées.

- La première a trait à la demande croissante pour des zones pouvant servir comme arrière-port du port d'Anvers, qui atteint un degré de saturation nécessitant la délocalisation de certaines activités. Dans ce cas, il s'agirait en principe d'une plateforme apte pour le trafic de containers.

- Une deuxième piste est celle d'un centre logistique urbain à l'entrée de la ville, une tendance qui se manifeste dans plusieurs capitales en Europe. Cette idée répond à la recherche de libérer le centre-ville du trafic de poids lourds, et de renforcer un système de distribution écologique. Le site de Schaerbeek-Formation jouit d'une bonne localisation pour accueillir un centre de distribution comme le projet du BILC anciennement prévu à Tour & Taxis,

- Un troisième facteur à prendre en considération est la proximité de l'aéroport de Zaventem, et les développements logistiques qui y sont programmés. Une collaboration, voire une intégration de ces 2 zones permettrait d'atteindre aisément une échelle au moins métropolitaine pour une plateforme logistique quadrimodale (eau, air, fer et route) d'exception au centre de l'Europe

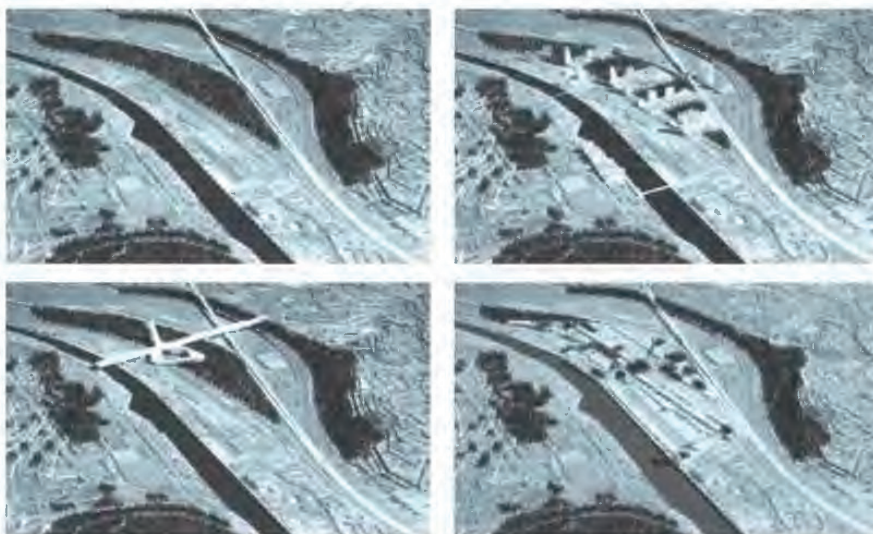
La plateforme logistique où s'effectue le transbordement entre voie d'eau, rail et route, sera entourée de parcelles pour des activités portuaires ou TDL. Une partie de la zone serait affectée en terrains pour entreprises de type PME.

La zone de Schaerbeek-Formation pourrait ainsi contribuer à la relance des activités économiques en RBC tout en garantissant une augmentation significative dans l'offre d'emplois qualifiés et moins qualifiés.

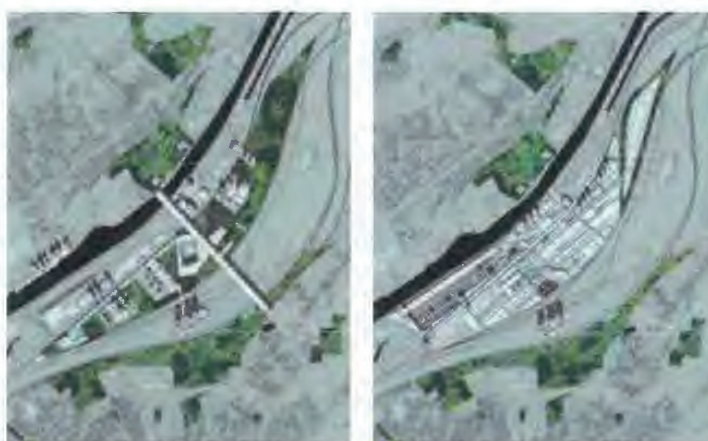


3 METHODOLOGIE





Les quatre scénarios lors de l'appel d'offre



mixité et équipement

plateforme logistique et entreprises

Les deux propositions de projet lors de l'appel d'offre, résultats du processus de comparaison et superposition des scénarios



Schéma Directeur
option A: avec grand équipement

Schéma Directeur
option B: sans grand équipement

3.1 Processus

Pour cette étude nous avons procédé par définition progressive de nos hypothèses, de plus en plus finement, à l'image d'un entonnoir, pour aboutir au schéma directeur.

Dans une première étape, nous avons exploré les enjeux de la zone à travers de 4 scénarios de base :

- Schaerbeek-Formation comme zone naturelle ou parc
- Schaerbeek-Formation comme endroit pour implanter un grand équipement, sportif ou culturel.
- Schaerbeek-Formation comme zone logistique trimodale
- Schaerbeek-Formation comme zone urbaine

Dans une première étape, basé sur notre compréhension de la zone, nous avons proposé 2 schémas-directeur intégrés :

- Un schéma-directeur avec le grand équipement dans une zone urbaine
- Un schéma-directeur avec Schaerbeek-Formation comme zone logistique

En effet, nous avons jugé la combinaison d'un grand équipement, d'une zone logistique (existante) et d'un quartier urbain dans seulement le périmètre du terrain FIF comme impossible, tenant compte des ambitions du Port de Bruxelles, des contraintes d'implantation du grand équipement, l'opportunité d'implanter du logement dans le périmètre FIF,...

Des choix stratégiques se sont donc avérés nécessaires :

- Etant donné que la réalisation d'une nouvelle gare ne semblait pas opportune dans la zone FIF et que la Gare de Schaerbeek-Voyageurs a une bonne configuration de base et un potentiel de développement dans le projet de RER, nous avons proposé d'organiser l'accès du grand équipement depuis la gare existante
- En intégrant la zone de Mabru dans la réflexion, des choix plus intégrés par rapport à la logistique peuvent être fait et une zone à grand potentiel urbain peut apporter des solutions par rapport aux enjeux démographiques.
- Avec le potentiel de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs, la Région a voulu maintenir l'option d'implanter à terme un grand équipement ancré sur la Gare de Schaerbeek

Sur base de ces points de départ, le schéma-directeur a été affiné, par une longue série d'interviews et d'ateliers de travail (voir ci-après).

Ceci a résulté dans 1 schéma-directeur avec 2 options.

04/03/2010	Cabinet Cérexhe: Bénédicte Wilders, Thierry Van Doren
04/03/2010	Cabinet Grouwels: Jacques Evenepoel, Christel Straetemans
04/03/2010	Cabinet Huytebroeck: Nicolas Hemeleers, Antoine Crahay
05/03/2010	Cabinet Vanraes: Minister Vanraes, Frank Lelon
05/03/2010	Port de Bruxelles: Valerie. Tanghe, Philippe. Matthis, Lieven Denolf (Cabinet Grouwels)
09/03/2010	Cabinet De Lille: Christophe De Voghel (Bxl-Mobilité), Arnault Vanderstraeten, Jean-Rudolphe Dussart
06/03/2010	Mabru + CEFL: Thierry Nuttin, Marcel Verbelen, Eric Poncin
09/03/2010	Ville de Bruxelles: Gilles Delforge, Sébastien Defrance
15/03/2010	FIF: Véronique Tai, Bernard de Lantsheere, Kim Mai Trung, Frédéric Sohét
22/03/2010	SDRB: Philippe Antoine, Miriam Dubois, Hughes Verbrouck
23/03/2010	Port de Bruxelles : Valérie Tanghe, Philippe Matthis, Alfons Moens, Lieven Denolf (cabinet Grouwels)
30/03/2010	Equilis : Stéphane Gérard
02/04/2010	Port de Bruxelles – plateforme économique
20/04/2010	Infrabel – Tucrail : Jean-Francis Pierrard (Infrabel), Didier Springael (Tucrail), Pierre Gardinal (Tucrail)
29/04/2010	FIF : Conseil d'administration + Deloitte
05/05/2010	Port de Bruxelles – plateforme économique
11/05/2010	Bruxelles-Mobilité : Christophe de Voghel, Jean-Louis Glume
31/05/2010	Bruxelles-Energie (incinérateur) : Mr Dumbruch
09/06/2010	Police de Bruxelles-Ixelles : Officier Smeets
21/06/2010	Bruxelles-Propreté : . Mr Jumeau
07/07/2010	Elia : Evelyn Watthé
23/05/2011	atelier de travail "aspects frontaliers": Rafael Van den Broeck (MOW, Vlaams Gewest), Christophe de Voghel (Bruxelles-Mobilité), Jan Zaman (RWO, Vlaams Gewest) Koen Schietecatte (De Lijn), Marnix Vandenberghé (De Lijn)
25/05/2011	atelier de travail "transports en commun": Tanguy de Ghellinck (SNCB) J.-M. Mary (STIB), Christophe de Voghel (Bruxelles-Mobilité), Koen Schietecatte (De Lijn), Joost Swinnen (De Lijn)
26/05/2011	atelier de travail "hydrologie, topographie, pollution du sol": Serge Deweer, Thierry Jacquemin (SNCB-Holding), Etienne Lambert, Marc Libens (Ville de Bruxelles), IBGE, Tom Rommens, Evert Vermaut (Ecorem) (SEL, RBO)
30/05/2011	résultats études Port de Bruxelles: Philippe Matthis, Valérie Tanghe, Alfons Moens (Port de Bruxelles), Matthieu Nicaise, Sébastien Rodesch (Tritel)
31/05/2011	atelier de travail "mobilité routière": Christophe de Voghel (Bruxelles-Mobilité), Rafaël Vandenbroeck (MOW Vlaams Gewest), Raf Oosters (MOW Vlaams Gewest)
15/06/2011	atelier de travail "flux de marchandise": Christophe de Voghel (Bruxelles-Mobilité), Roeland Hellemans (Buck Consultants), Veerle Van Mierlo (SNCB logistics), Pierre Gardinal, Els Vermeire (Tucrail),
28/09/2011	Régie Foncière Ville de Bruxelles (Etienne Lambert)
11/09/2012	Port de Bruxelles

3.2 Concertation

3.2.1 Interviews et ateliers de travail

Le consortium d'étude a effectué un nombre important d'interviews et d'ateliers de travail qui sont repris dans le tableau ci-contre.

Les idées sur le futur de la zone n'étaient pas tout à fait convergentes. Grâce à de nombreuses entrevues et ateliers de travail, une compréhension profonde des enjeux et des attentes s'est développée. Ils peuvent être synthétisés de la façon suivante:

3.2.2 La Gare de Schaerbeek-Voyageurs comme pôle urbain

Le choix de Schaerbeek-Voyageurs comme desserte principale d'un grand équipement dans le périmètre est logique, car cette gare est un noeud ferroviaire essentiel, notamment dans le réseau RER. Plusieurs acteurs interrogés insistent également sur le fait qu'il faut profiter de cette accessibilité optimale pour l'implantation d'une fonction avec un rayonnement régional ou supra-régional. Des suggestions données sont entre-autres:

- Un campus sportif de haut niveau, avec des centres médicaux, de grande qualité.
- Une salle de spectacle qui remplace la salle de Forest-National, implantée dans des quartiers d'habitat et donc pas idéalement située par rapport aux transports en commun.
- Une piscine régionale. La chaleur résiduelle de l'incinérateur est idéale pour chauffer une telle infrastructure.

L'exceptionnelle accessibilité des alentours de Schaerbeek-Voyageurs n'est pas assez valorisée par l'occupation actuelle des terrains derrière cette gare.

3.2.3 La vocation économique et logistique

La plateforme économique (groupement composé du Port de Bruxelles, de la SDRB, de Mabru, du CEFL, de la Communauté Portuaire de Bruxelles, de Beci,...) plaide pour une maximalisation du potentiel économique et logistique dans le périmètre.

La plateforme propose notamment de développer le site de Schaerbeek-Formation en étroite synergie avec les installations portuaires présentes sur le site :

- Le Port de Bruxelles désire attirer des activités de type EDC (European Distribution Center) ou VAL (Value Added Logistics). Au total le Port désire développer une zone logistique de 20 à 60 ha.
- La SDRB souffre d'une pénurie de terrain en Région

Bruxelles-Capitale. Elle désire développer 10 à 15 ha sur Schaerbeek-Formation, surtout des grandes parcelles industrielles.

- Le Gouvernement de Bruxelles-Capitale a jugé nonopportun le développement d'un centre de distribution urbaine sur les terrains à côté de Tour&Taxis. Il a décidé que 10 ha doivent être réservés pour le développement d'une zone logistique urbaine sur Schaerbeek-Formation.
- CEFL et Mabru cherchent à optimiser leur synergie mutuelle et sont notamment demandeurs d'une connexion au réseau ferroviaire, une condition qui peut-être difficilement rencontrée sur leur implantation actuelle.

3.2.4 Le développement du Port

Le Port de Bruxelles questionne certains choix proposés dans l'ébauche de schéma directeur :

- L'idée de déplacer, à terme, le terminal à conteneurs vers un terrain plus profond plus au nord
- La suppression de +/- 500 m de quais aménagés, à l'endroit du terminal actuel.

Le Port fait aussi remarquer qu'un déplacement forcé des entreprises actuellement présentes sur les terrains peut coûter cher (valeur de remplacement dépréciée des installations actuelles, coûts de remplacement, viabilisation des terrains).

La proposition du schéma directeur est ambitieuse et nécessitera des investissements importants. Ceci peut être difficile dans l'état actuel de la trésorerie de la Région.

3.2.5 Les infrastructures d'utilité publique

La zone compte plusieurs grandes infrastructures d'utilité publique:

- La station d'épuration à la frontière nord de la Région (Aquiris)
- L'incinérateur de déchets (Bruxelles- Propreté)
- La station de transformation (Elia)
- Le parc à conteneurs (Bruxelles-Propreté)
- Le parking des bennes (Bruxelles-Propreté)
- Le garage d'entretien des bennes (Bruxelles Propreté)

Vu leur nécessité pour la Région et leur complexité technique et politique, il est difficile, voire impossible, de déplacer les très grandes installations, même à long terme. (La station d'épuration, l'incinérateur, la station de transformation,...)

Par contre, certains de ces équipements infrastructures sont moins immobiles et peuvent éventuellement même être optimisées:

- Le parc à conteneurs est plutôt petit par rapport à la taille de la Région?

- Le parking des bennes et le garage peuvent trouver un avantage dans une implantation combinée?

Les implantations d'Elia constituent une contrainte importante pour le schéma directeur. Elles se trouvent dans la zone la plus stratégique du périmètre, juste derrière la gare de Schaerbeek-Voyageurs. Une négociation avec Elia est donc indispensable si on veut créer des liens entre la gare et la ZIRAD.

3.2.6 Mabru

Les occupants majeurs du site "Mabru", Mabru et CEFL sont intéressés à un déplacement éventuel vers Schaerbeek-Formation, à condition que ceci se fasse d'une façon financièrement tenable (à la fin du bail emphytéotique et après amortissement des investissements).

Cette implantation leur permettrait d'optimiser leurs activités et une accessibilité tri-modale. Idéalement cette implantation devrait faire partie d'un grand pôle agroalimentaire.

A cet égard, la Ville de Bruxelles est intéressée par l'idée "logement/quartier mixte" sur l'îlot de Mabru. Cette option est aussi mise en évidence par les promoteurs de "Just under the Sky".

3.2.7 Logistique et mobilité urbaine

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est très ambitieux par rapport à la mobilité et la logistique urbaine. Il souhaite:

- Une réduction des déplacements en voiture de 20%
- Une augmentation de la multimodalité, pour personnes et marchandises
- Une amélioration du cadre de vie des Bruxellois

Pour le Gouvernement Régional, la logistique et les activités portuaires doivent en premier lieu servir à la desserte et à l'approvisionnement, de façon durable, de la Région. Le positionnement central du Canal dans la ville génère des opportunités à ce niveau-là.

Pour répondre à l'ambition de zéro-émission, il faut fort miser sur l'accessibilité multimodale du site (et de toute la Région) avec un renforcement des transports en commun (plus spécifique: une excellente connexion du système RER avec les transports en commun urbains). Avec ceci il faut aussi continuer à développer un réseau pour les modes doux et il faut profiter de la trimodalité pour les trafics de marchandise.

3.2.8 TGV-fret

Plusieurs acteurs ont avancé l'option de prévoir un terminal TGV-fret sur les terrains de Schaerbeek-Formation. Cette forme de transport de marchandise est actuellement encore en cours d'élaboration.

Le TGV fret est plutôt dédié à des flux de transport de type "Express": lettres et colis express, marchandises périssables, vaccins, organes vivants, objets de valeur, pièces de rechange en rupture de stock,...

Le modèle d'exploitation n'est pas encore mis au point, mais c'est en premier lieu les exploitants des aéroports fret et les services express (type DHL, TNT, UPS,...) qui sont en train d'évaluer la rentabilité de ce type de services.

Dans le RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) de l'aéroport de Zaventem, une implantation d'un terminal ferroviaire est prévue sur le côté de Brucargo/Melsbroek.

Pour Schaerbeek-Formation l'option qui semble se clarifier est la connexion des futures plateformes logistiques avec des réseaux marchandise rapides (donc pas TGV, avec des vitesses allant jusqu'à 160 km/h)

3.2.9 Le terrain FIF-FSI

Le FIF, propriétaire du grand terrain libérable (40ha) sur Schaerbeek-Formation, a un devoir vis-à-vis du budget fédéral : la valeur du portefeuille du FIF doit compenser la reprise d'une partie de la dette de la SNCB. A cet égard, l'ambition du FIF n'est pas de maximaliser la valeur du terrain à tout prix, mais d'arriver à une solution qui permette de rencontrer les devoirs au budget.

Le texte de la loi relatif au FIF précise un timing pour la libération des terrains vers 2020. A l'heure actuelle, il n'y a aucune raison/indication pour changer cette échéance.

En plus, Infrabel souhaite utiliser le site le plus longtemps possible. Il s'avère également que le faisceau de formation des marchandises devra être localisé à l'ouest de la ligne TGV, ce qui réduirait les terrains (supplémentaires) que la SNCB pourrait libérer à 14,5 ha.

3.2.10 La Route Industrielle

L'idée derrière la Route Industrielle est de connecter les zones logistiques et industrielles de l'Avant-Port au réseau routier principal et de réaliser une séparation du trafic «marchandise » du trafic « navette », afin d'éviter que cette connexion devienne un biais pour l'entrée en ville.

Plusieurs scénarios ont déjà été étudiés, mais l'option préconisée dans les plans de mobilité IRIS II est une connexion le long de la ligne 28, jusqu'au carrefour avec la Witloofstraat (future implantation de la Prison de Haren). Le carrefour tel que figuré par la Région Flamande ne favorise pas cette option.

3.2.11 La Gare de Schaerbeek-Voyageurs

La Gare de Schaerbeek-Voyageurs est aujourd'hui sous-utilisée et peut jouer un rôle important dans le déchargement de la Jonction, si cette gare soit mieux connectée au réseau du TC de la Région Bruxelles-Capitale et la périphérie Nord.

Par ailleurs, la Gare de Schaerbeek-Voyageurs pourra à terme accueillir 4 lignes du RER, ce qui crée une condition de base incroyable pour y créer des nouveaux potentiels de transbordement et/ou d'y implanter des équipements à grande envergure.



4

ANALYSE DES ENJEUX ET DES AMBITIONS



4.1 Les activités économiques et portuaires

Le cahier de charge demande de mettre de nouveaux terrains à disposition du Port et de la SDRB afin de tirer parti des potentialités du site en matière d'intermodalité (canal + chemin de fer + (auto)route) et de requalifier les zones économiques déjà présentes.

4.1.1 Logistique urbaine

Les natures et les modes de la logistique dans la ville sont très variés:

- Approvisionnement quotidien de la ville : nourriture et articles utilitaires. Ceux-ci sont livrés aux consommateurs par les supermarchés, les magasins de quartier et aussi par des services de livraison à domicile.
- Biens de consommation permanents (voitures, meubles, vêtements,...) : Ceux-ci sont livrés aux consommateurs par des magasins spécialisés, qui se trouvent dans les quartiers commerçants de la ville, mais aussi sur d'autres endroits fortement accessibles.
- Livraison et expédition pour l'industrie urbaine : l'industrie urbaine doit être fournie en matières premières et expédier ses produits dans son hinterland.
- Services de messageries : le service postal express avec les services d'expédition et douanières.
- Matériaux de construction : car ils sont lourds et volumineux, les matériaux de construction sont transbordés, traités et mélangés (béton) le plus proche possible du chantier où ils seront appliqués.
- Gestion de déchets : avec le triage de déchets avancé, la question logistique de déchets devient plus importante. Dans tous ces secteurs, la vitesse de livraison devient de plus en plus importante, ce qui est un enjeu majeur pour l'organisation logistique de la ville et ses acteurs logistiques.

Le Port de Bruxelles a déjà depuis longtemps pris l'initiative de réaliser un centre de logistique urbaine. Sur ce projet, d'abord prévu sur les terrains de Tour&Taxis, le Gouvernement Régional a pris la décision de le réaliser sur les terrains de Schaerbeek-Formation. Ce projet peut maintenant être considéré comme urgent et doit avoir une priorité dans la réalisation du schémadirecteur de Schaerbeek-Formation. La situation de la zone-levier de Schaerbeek-Formation démontre bien un enjeu principal pour la question de la logistique urbaine. Vu son emprise foncière et ses externalités sur le réseau routier et la qualité paysagère de la ville, les citoyens ont facilement une opinion négative sur ce type d'activités.

D'un autre côté la logistique urbaine est aussi primordiale dans la ville durable. Des flux logistiques efficaces sur un territoire densifié peuvent rendre la ville plus durable. Pour Schaerbeek-Formation, nous proposons donc une approche qui est basée sur les principes suivants :

- Une priorité pour la logistique urbaine. Les flux logistiques qui n'ont pas de plus-value pour la ville peuvent mieux se



City Hub (FR) « City Hub » se présente comme une plate-forme de tri « verte ». Le concept repose sur un bâtiment HQE et une flotte de véhicules électriques. Le projet d'Urban Real Estate se présente sous la forme d'un bâtiment vertical et compact de 50.000 m². Les concepteurs de « City Hub » sont en discussion avec plusieurs villes françaises, suisses et allemandes.



Bierboot (Utrecht, NL) : un bateau désert plusieurs endroits dans le centre historique de Utrecht avec des palettes de bière et des mini-conteneurs.



CarGoTram (Dresde, DE): le CarGoTram est un tramway de transport de fret à Dresde. Il approvisionne une usine Volkswagen avec des pièces pour la construction d'automobiles. Un train complet peut transporter l'équivalent du chargement de trois camions (214 m³).



City Cargo : L'initiative privée « City Cargo » a fait un essai pendant 2 ans pour approvisionner la ville d'Amsterdam avec des trams cargo et des voitures électriques (magasins, supermarchés, horeca,...). Le projet a maintenant eu une licence pour 10 ans. Des centres logistiques urbaines sont implantées aux abords de la ville pour faire le crossdocking.

développer en dehors du territoire urbain.

- Planter la plateforme logistique sur un endroit qui permet d'avancer prioritairement avec ce projet.
- Maximaliser la trimodalité avec une vraie connexion multimodale entre la voie d'eau, le réseau ferroviaire, le réseau routier principal et le réseau urbain.
- Optimiser l'utilisation d'espace, par la création d'un maximum de synergies dans l'utilisation des infrastructures.
- Connecter la zone de façon durable avec le réseau urbain.

La Région Bruxelles-Capitale présente une excellente opportunité pour le cargo-tram, déjà testé et opérationnel dans d'autres villes européennes (Amsterdam, Wien, Zürich, Saint-Malo, Dresden, Petrograd,...)

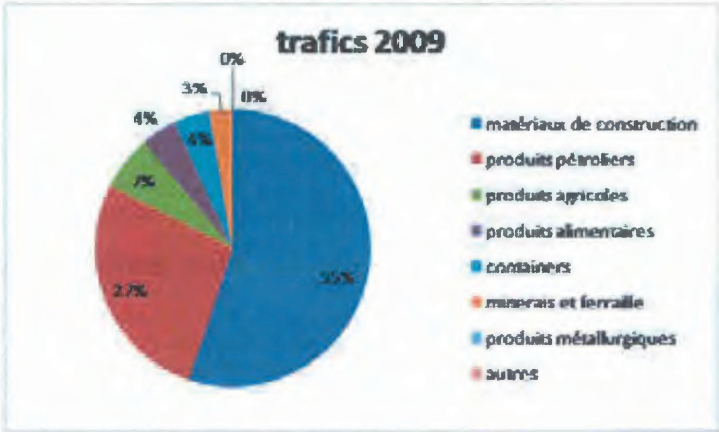
4.1.2 Port de Bruxelles

Le Port de Bruxelles est le deuxième port fluvial de Belgique (après le Port de Liège). Il s'agit également d'un port maritime accessible aux bateaux jusqu'à 4.500 tonnes, à 5 heures de navigation d'Anvers. Le canal Bruxelles-Willebroek-Charleroi traverse la ville sur 14 km, avec 12 km de quais dont 5,5 km de quais portuaires. Depuis les années '70 les trafics totaux ont +/- réduit de moitié. Depuis les années '90, les trafics propres du Port de Bruxelles sont stables autour de 4MioT avec une légère amélioration pendant la dernière décennie. Le trafic maritime a par contre fort diminué : de +/- 250 kT au début des années 2000 vers moins de 100kT depuis 2007. On peut donc voir une tendance vers un vrai arrière-port. Par contre, le trafic fluvial est primordial pour le développement durable du transport des marchandises. Chaque bateau est l'équivalent de dizaines de camions en moins sur les routes.

Aujourd'hui, les matériaux de construction et les produits pétroliers constituent presque 80% des trafics portuaires en Région de Bruxelles-Capitale.

Les trafics au Port de Bruxelles ont été en hausse légère les 10 dernières années, avec une pointe juste avant la crise financière et économique de 2008. Selon le trafic, l'image est mitigée et on peut donc s'attendre à des scénarios suivants :

- Matériaux de construction : une légère hausse, si la croissance de la population se poursuit et donc la construction en conséquent, ce trafic maintiendra une position stable avec une hausse légère.
- Produits pétroliers : une légère hausse, en fonction des scénarios technologiques, ce trafic pourrait baisser dans les années/décennies qui viennent.
- Produits agricoles et produits alimentaires : en baisse,



trafics portuaires Port de Bruxelles
Source : IDEA Consult sur base du rapport annuel du Port de Bruxelles 2009

évolution des trafics au Port de Bruxelles	2009	2008	2007	évolutions 2008-2009	évolutions 2009-2008
matériaux de construction	2 214 kt	1 773 kt	2 800 kt	-28,9%	-2,3%
produits pétroliers	1 893 kt	918 kt	1 150 kt	-5,7%	-2,8%
produits agricoles	258 kt	373 kt	330 kt	21,8%	-4,0%
produits alimentaires	170 kt	247 kt	219 kt	-22,4%	-3,1%
containers	169 kt	0 kt	182 kt	-12,8%	0,0%
minerais et ferraille	183 kt	74 kt	122 kt	16,3%	3,3%
produits métallurgiques	3 kt	66 kt	64 kt	-95,3%	-1,1%
autres	1 kt	4 kt	2 kt	-50,0%	-10,0%
TOTAL	4 811 kt	3 455 kt	4 809 kt	18,8%	-1,3%

évolutions des trafics au Port de Bruxelles
Source : IDEA Consult sur base du rapport annuel du Port de Bruxelles 2009

(-30% en 10 ans), ce trafic est probablement fort lié à l'activité de Cérès.

- Containers : ce trafic, encore inexistant en 2000, compose aujourd'hui 4% des trafics et représente 13.548 TEU (twenty-feeth-equivalent) ou 37 TEU en moyenne par jour. On peut considérer ceci comme assez modeste, mais il y en effet un potentiel de croissance important. Des ports comme Lyon, Duisburg, Bâle ont des trafics beaucoup plus importants (de 85.000 TEU à 610.000 TEU)

- Le solde est composé de minerais, ferrailles et produits métallurgiques. Ce dernier trafic est surtout devenu presque inexistant.

Un trafic actuellement encore peu présent dans le Port de Bruxelles, mais avec beaucoup de potentiel pour le futur et le transport fluvial de palettes. Ceci est une activité de logistique urbaine par excellence.

Pour l'instant, le coût de ceci est encore le même que le transport de palettes par la route, mais vu qu'un bateau est l'équivalent de +/- 50 camions, ceci peut aboutir à une décongestion importante. Si bientôt les coûts externes du transport routier vont être plus récupérés chez les utilisateurs, la concurrence de prix peut changer.

Par rapport au trafic de conteneurs, le potentiel de développement dépendra fort du potentiel de stockage et de traitement d'un terminal à conteneurs. A cet égard, citons le projet de Liège Trilogiport, où un seul terminal clôturé intègre à la fois le transbordement des conteneurs, le stockage de ces conteneurs, une plateforme ferroviaire et des entreprises logistiques.



BRUXELLES: plateforme multimodale existante avec terminal à conteneurs



Plateforme à conteneurs

Bâtiments de logistique



WILLEBROEK: terminal à conteneurs



GEEL: centre logistique NIKE (VAL), avec terminal à conteneurs intégré



VILVORDE: développement de Cargovil

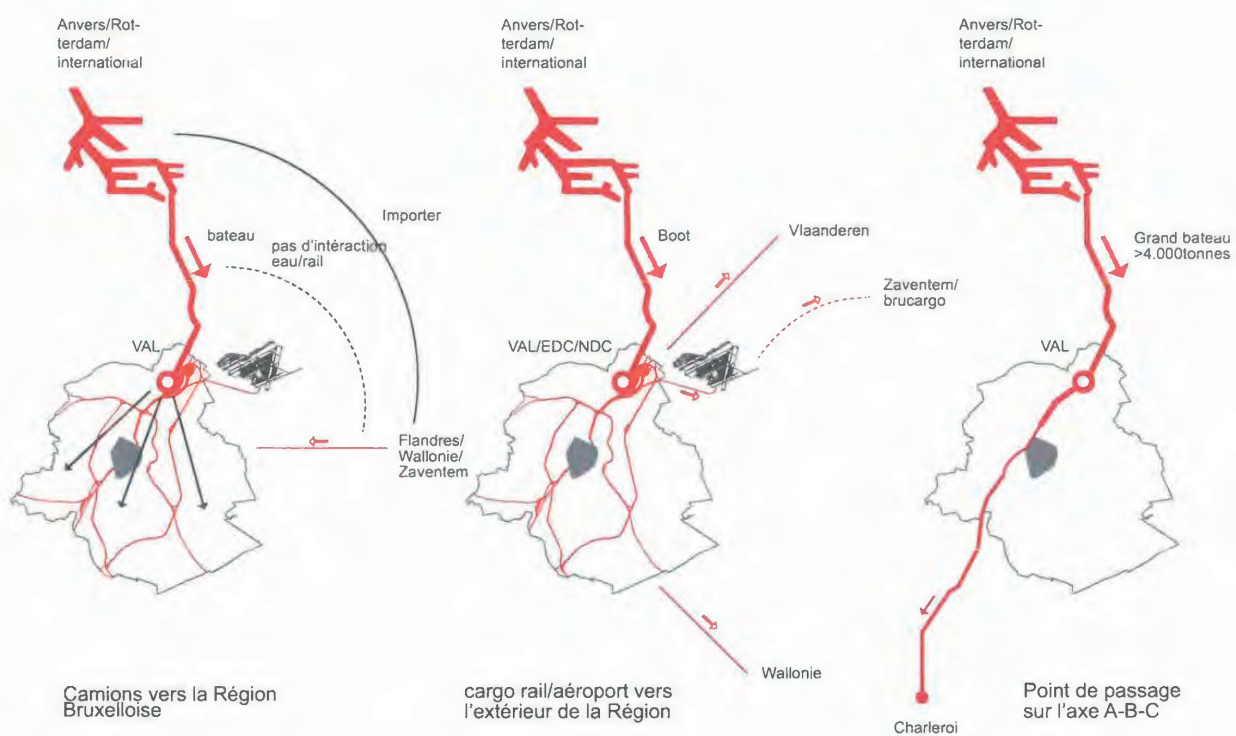
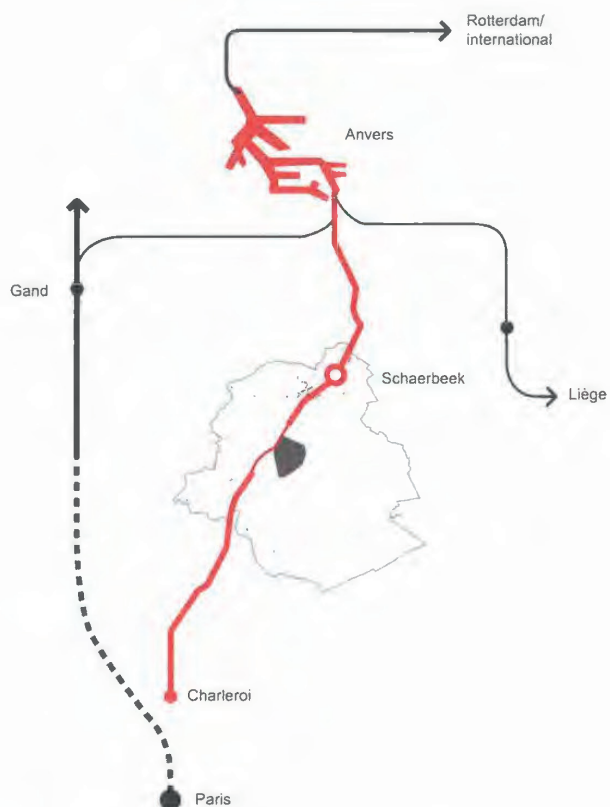


LIEGE: chantier pour Liège Trilogiport

La comparaison de différentes plateformes à conteneurs met la taille de la plateforme à Bruxelles en perspective.

En comparant, ci-contre, la plateforme logistique existant de l'Avantport avec ses concurrents quelques faiblesses deviennent claires :

- Le terminal à conteneurs est très petit, a un potentiel d'extension limité et présente peu d'espace de stockage pour les conteneurs
- Les immeubles logistiques sont peu présents, petits et sont très morcelés (perte d'efficacité de gestion)
- L'implantation actuelle du terminal ne permet pas de l'intégrer dans un ensemble logistique intégré plus vaste.





Centre de gestion des conteneurs, Port de Gennevilliers : ce bâtiment offre des services aux acteurs logistiques dans une architecture remarquable.



Quai de la Gare, Port de Tolbiac : Sur 3 kilomètres, le Port s'engage à répondre aux aspirations des riverains tout en maintenant une activité portuaire industrielle ou de services à la ville, tout en favorisant les activités culturelles et de loisirs des parisiens.



Weser-route : Le Port de Bremen a créé un réseau de pistes cyclables autour du Weser entrelacés des installations portuaires

4.1.3 Intégration d'un port dans la ville: exemple du Port de Paris

Sachant que la zone de Schaerbeek-Formation est pratiquement en zone urbaine, et en tenant compte des ambitions du Gouvernement Régional, une attention particulière doit être portée à l'intégration urbaine des installations portuaires et industrielles. En particulier, au niveau de la grande rupture que le canal et les installations ferroviaire demandent au niveau urbain, il faut assurer une certaine perméabilité (est-ouest). Le Port de Bruxelles a déjà réalisé plusieurs projets dans le but d'une meilleure intégration urbaine.

4.1.4 Le rôle du port dans la ville

Pour l'avant port, 3 vocations potentielles semblent être présentes :

- Approvisionnement de la ville

Profitant de la trimodalité, à l'entrée de la ville, la situation est idéale pour la création d'un pôle d'approvisionnement quotidien intégré. L'implantation du Bilc peut ainsi être complétée par une plateforme à conteneurs à l'échelle métropolitaine, le transbordement de palettes et d'autres activités d'approvisionnement (comme Mabru ou CEFL).

- European Distribution Center (EDC)

Aussi profitant de la trimodalité et la proximité de Brussels Airport et Brucargo, Schaerbeek Formation peut offrir la possibilité d'implanter un EDC (European Distribution Center) pour des grandes entreprises mondiales (type Nike, IKEA,...) Bien que des activités pareilles peuvent remporter une meilleure valeur foncière, c'est une piste qui n'est pas préconisée, vue l'emprise de terrain qu'une telle activité demande.

- Transbordement FL-BXL-WAL

L'avant port présente les derniers quais maritimes sur le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi. Après le Pont de Trooz, la capacité de tonnage diminue à 3.000t puis à 1.350t après

le pont des Armateurs. L'avant port est donc à l'endroit où ce changement de capacité peut avoir lieu (et a déjà lieu). En effet, la Région Bruxelles-Capitale est tenue à des accords interrégionaux pour assurer le trafic sur le canal. Par contre, le développement de la liaison Seine-Escaut et les projets autour du canal Albert mettent une grande concurrence à cette activité. C'est donc une activité avec laquelle la Région est obligée de s'organiser, mais qui a peu de valeur ajoutée pour le fonctionnement de la ville et qui sera exposée à une concurrence importante.

4.1.5 Le Plan Marchandise

Le Plan Marchandise de la Région Bruxelles-Capitale propose une structure décentralisée pour l'implantation des plateformes logistiques urbaines. Schaerbeek-Formation jouera toutefois un rôle important vu qu'elle sera la seule plateforme multimodale.



Trilopiport, Liège

Liège Trilogiport

Le projet de Trilogiport se décompose dans les parties suivantes:

Un terminal à conteneurs (15ha): 700 mètres de quai le long du canal Albert seront réservés aux chargements et de déchargements des bateaux à l'aide d'engins de manutention adaptés.

Terrains logistiques (41,7 ha): Cette zone est destinée à accueillir des centres de distribution européens, c'est-à-dire des sociétés qui apporteront une plus-value aux marchandises qui transitent par conteneurs. A titre d'exemple, on peut citer le reconditionnement, l'emballage, l'assemblage de marchandises, ...

Terrains portuaires (14,7ha): Liège Trilogiport dispose de 14,7 ha de terrains portuaires, encore actuellement disponibles, principalement situés au nord de la plateforme multimodale qui seront mis à la disposition des entreprises intéressées par le transport fluvial. Ces zones présentent l'avantage d'un accès direct au quai.

Zone de services (1,8ha): Cette zone regroupera certains services tertiaires de la plateforme multimodale (banque, bureaux,...).

Zone d'intégration environnementale (25 ha): Ce sont près de 25 hectares, soit un quart de la surface totale de Liège Trilogiport, qui sont dédiés à des aménagements environnementaux et urbanistiques tout autour de la plateforme (vergers, jardins communautaires, piste cyclopédestre, plans d'eau avec pontons pour pêcheurs, zone arborée, ...)

Le budget pour la réalisation est le suivant:

- 20,5 M€ pour la plateforme logistique (financé par le Plan Marshall)
- 22,5 M€ pour les voiries, les accès et les équipement extérieurs (financé par le FEDER)
- 115 M€ d'investissements privés pour l'aménagement de la plateforme

Soit un total de +/- 160 M€, dont +/- 45 M€ de fonds publics.

L'aménagement et l'exploitation du terminal à conteneurs (15 ha)

La gestion du terminal à conteneurs a été attribuée au consortium composé d'Euroports et de Dubaï Ports World. La gestion des terrains logistiques (41,7 ha): Une partie des terrains logistiques a été concédée à Deutsche Lagerhaus Trilogiport GmbH u. Co KG (30 hectares) tandis que 10 autres hectares de cette zone logistique ont été attribués à la société belge Warehouses De Pauw.



route
d'autres terrains industriels et logistiques

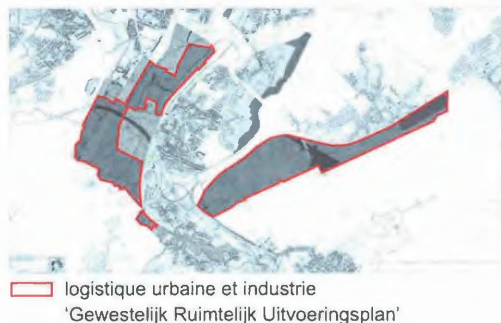
terrain pour logistique de l'aéroport

terrains liés à l'eau, utilisés par transport
d'eau

logistique et industrie existante



organisation future de l'industrie de
service et nouveaux projets



4.1.6 Schaerbeek-Formation comme partie d'un pôle logistique suprarégional

Dans la zone métropolitaine nord-est de Bruxelles se trouvent 3 grands pôles logistiques: l'avant-port de Bruxelles, la zone de Cargovil et Brucargo.

Ces trois zones montrent toutes encore du potentiel de développement:

- À Schaerbeek-Formation, l'ébauche de schéma directeur prévoit le développement d'un grand pôle logistique urbain, principalement dédié à l'approvisionnement de la ville.
- À Cargovil, les entreprises peuvent encore plus utiliser la voie d'eau. C'est aussi dans ce sens que Waterwegen&Zeekanaal NV développera encore quelques terrains sur le Canal (assainissement du terrain Forges de Clabecq).
- À Brucargo, le RUP (« ruimtelijk uitvoeringsplan ») et le « Plan Stratégique pour la périphérie urbaine de Bruxelles en Région Flamande » prévoit un élargissement des terrains logistiques et le projet Diabolo permet la création d'un terminal TGV-fret sur le tarmac.

Ceci permet la création d'un grand pôle logistique transrégional avec 3 parties spécialisées :

- L'approvisionnement urbain sur Schaerbeek-Formation
- Un terminal d'envoi express (avion + TGV) sur Brucargo au service des entreprises bruxelloises et flamandes (et wallonnes) de la zone métropolitaine de Bruxelles
- Une zone logistique plus orientée vers la voie d'eau à Cargovil fera partie des installations logistiques autour du Canal (comme le projet Carcoke)

RUP disponible sur http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/grup/00100/00124_00001/data/212_00124_00001_d_1gpk_08.pdf

4.1.7 Industrie urbaine

La métropole bruxelloise est un poids lourd économique. Elle représente 30 % de l'activité économique en Belgique. Une étude de BAK Basel Economics a analysé la performance de 5 clusters économiques dans la Région Métropolitaine Bruxelloise (Région Bruxelles-Capitale + Halle-Vilvoorde + Brabant-Wallon).

De cette analyse sortent les observations suivantes par rapport à l'industrie urbaine :

- La nouvelle économie (IT, médias, communication) présente la croissance la plus importante, mais elle représente seulement 8% du PIB.
- Les industries traditionnelles (nourriture, textile, cuir, papiers, imprimerie, métallurgie,...) deviennent de moins en moins importantes dans le PIB et ont présenté une croissance assez faible après un déclin pendant les dernières décennies du 20^{ème} siècle.
- Les industries urbaines (commerces de gros, vente au détail, garages, transports, banques, loisirs,...) sont toujours très importantes (+/- 60% d'apport au PIB) mais leur croissance a faibli les dernières années.

Si on analyse plus en détail la situation des industries traditionnelles, on observe une situation préoccupante.

- Il n'y a aucun secteur industriel, dans lequel la Région Bruxelles-Capitale est réellement spécialisée par rapport à la Belgique (degrés de spécialité < 1)
- Dans tous les secteurs industriels répertoriés il y a une diminution forte de l'emploi (-60% dans la fabrication de voitures, -60% dans l'imprimerie, mais aussi -5% dans le secteur chimique et pharmaceutique). Pour la totalité de l'industrie, il s'agit d'une diminution de -30% ou +/- 10.000 emplois sur 3 ans.
- Les industries potentiellement intéressantes se trouvent dans le secteur chimique/pharmaceutique, la nourriture et la fabrication de machines/équipements : elles ont une taille considérable et leur déclin n'a pas été trop fort.

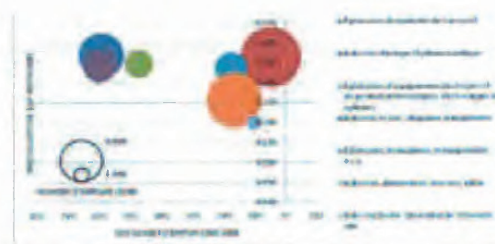
La Région Bruxelles-Capitale dispose de 614 ha à destination économique sur son territoire. 194,3 Ha (+/- 31%) sont gérés par la SDRB :

- Patrimoine commercialisé: 153,9 Ha
- 8,7 Ha disponibles à la commercialisation
- 11,2 Ha Surface en développement
- 20,4 Ha indisponibles (pollution, voiries et non aedificandi)

Vu l'état de stock limité (20ha), la SDRB recherche des terrains à court et moyen terme. Etant donné que des petites entreprises peuvent s'implanter aussi dans des zones mixtes, ce besoin doit surtout répondre à des recherches d'entreprises de taille moyenne et grande avec un taux d'emploi/ha élevé et une valeur ajoutée importante.



Apport des secteurs à la croissance en BMR
Source : Plan de Route 2018, BMR – Basel Economics



évolution et position de l'industrie en Région Bruxelles-Capitale
Source : IDEA Consult sur base des chiffres ONSS 2005 et 2008

L'activité industrielle est depuis longtemps en déclin en Région Bruxelles-Capitale. Les secteurs économiquement prometteurs pour la Région se trouvent dans la technologie (secteur médical, pharmacie, les services financiers, IT,...) ou l'économie de services : le secteur médical, la pharmacie, l'aide aux personnes,... Mais ces activités ont une tendance forte à s'implanter dans la périphérie, pour une multitude de raisons, entre autre par la disponibilité de terrains dans un cadre attractif (p.ex. les campus pharmaceutiques et financières de Braine-l'Alleud, la Hulpe,...).

Par contre, ces campus présentent un grand désavantage qu'un développement de haute qualité sur Schaerbeek-Formation peut contrer : ils sont très mal desservis en transport en commun.

Donc, avant la croissance quantitative (ha), il faudra tout d'abord miser sur une croissance qualitative :

- Des activités à haute valeur ajoutée, qui peuvent facilement intégrer dans la ville (recherche, production non-polluante,...).
- Profiter de l'accessibilité future de la Gare de Schaerbeek Formation en RER avec des connections directes avec Louvain, Ottignies, Malines et Brussels Airport
- Miser sur le changement radical de l'image de la zone, afin de pouvoir faire la concurrence avec des zonings dans la verdure de la Forêt des Soignes.

4.2 Un grand équipement public

Un grand équipement prend place au sein de la zone campus. Plusieurs alternatives sont imaginables dans différents domaines comme l'éducation, le sport, la culture, les loisirs,...

Un rayonnement métropolitain

Il paraît tout d'abord utile de revenir sur l'intérêt et le sens profond qu'a l'implantation d'un équipement public de rayonnement régional (a minima) dans le cadre du redéploiement de Schaerbeek-Formation.

Les enjeux de mise en relation des différents programmes du schéma directeur entre eux et avec les quartiers alentour ont d'ores et déjà été explicités. Le grand équipement est une manière communément utilisée par les métropoles pour y répondre et faire les coutures entre différentes échelles territoriale et entre différents tissus urbains, nouvellement urbains ou économiques.

Un second enjeu auquel peut faire écho un grand équipement est l'inscription dans l'imaginaire collectif et la meilleure lisibilité de ce territoire urbain. La réaffectation/réorganisation est en elle-même un projet porteur, lui additionner une présence publique forte, c'est la doter d'une attractivité et d'un rayonnement.

Enfin, l'ampleur particulière que présente projet de réaffectation de Schaerbeek-Formation, justifie à elle seule l'implantation d'un projet d'envergure. C'est un peu une évidence : on développe un nouveau quartier, des logements susceptibles d'accueillir 'x' nouveaux habitants; on souhaite des espaces urbains, ancrés, dynamiques, pas périphériques. L'équipement public participe de cet ancrage si ce n'est pour les habitants eux-mêmes, pour tous les autres résidents de la région.

Répondre aux besoins des habitants de la Région tout en assurant un certain rayonnement du projet

L'idée d'un stade répondait à un besoin programmatique dans le cadre d'une organisation belge de la coupe du monde. C'est assurément un équipement qui aurait favorisé la reconnaissance de ce nouveau territoire et qui compte presque intrinsèquement une dimension fédératrice. Dans le cas où cet équipement est évacué, et qu'aucune autre vocation nationale pour le site ne se profile, il convient de s'interroger sur les manques et les urgences régionales. C'est connu, dans les années qui viennent, les pouvoirs publics tant régionaux que communaux vont se focaliser sur la réalisation de logements, urgente compte-tenu des projections démographiques. La croissance du nombre de bruxellois stimule le marché des logements et la demande consécutive pour les équipements de premier rang (écoles, crèches...). En même temps, elle rime également avec densification et génère une pression accrue sur les espaces de loisirs et récréatifs existants, alors qu'ils sont déjà trop rares dans de nombreux quartiers.

Notre réflexion nous amène à proposer une fonction pour la zone qui s'oriente aux jeunes, le futur de la Région.

Trois directions possibles sont à l'heure actuelle identifiées:

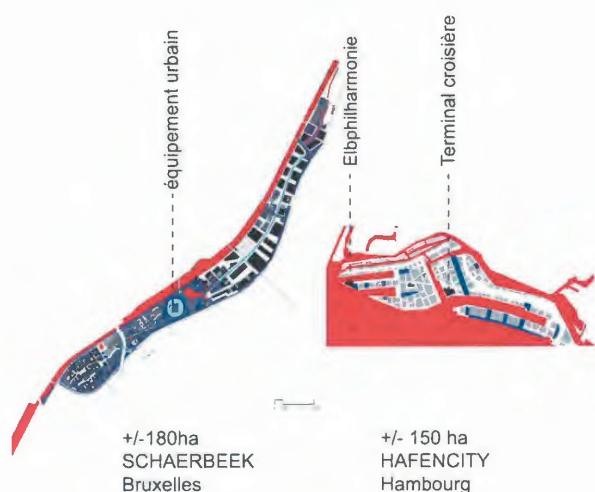
- Un grand équipement à caractère métropolitain
- les loisirs/sport: sous forme d'un centre aquatique
- l'éducation: sous forme d'un centre d'éducation, de recherche et/ou d'apprentissage

Ces trois options permettent chacune à leur manière de s'intégrer dans un aménagement sous forme de campus et de le renforcer avec une thématique forte.

La mise en place d'un équipement et à fortiori d'un équipement lié au loisir ou à l'éducation sera prompte à dynamiser les réseaux de mobilité douce et publique.

L'ensemble de ces points répond d'enjeu pour le Canal et Bruxelles. En outre, selon la formule architecturale choisie, cet équipement peut renforcer les maillages bleus et verts. Enfin, la proximité à l'incinérateur et la centrale électrique peut éventuellement ouvrir des pistes aussi : comme source de chaleur dans une infrastructure aquatique ou comme thème d'un centre d'éducation, étant donné que l'énergie est un secteur en pleine développement technologique et économique.

Le choix de la taille de l'équipement doit être fait selon le contexte économique, la demande, etc. Un grand équipement de taille métropolitaine ou de taille régionale n'a pas les mêmes conséquences qu'un équipement moyen que cela soit en terme d'attractivité et de capacité à agir comme levier pour le développement de la zone, en terme de capacité d'accès et de mobilité ou encore sur les questions de normes qui peuvent être très spécifiques pour certains programmes. Il faut aussi pouvoir mettre en balance la capacité d'un équipement à servir de levier et l'investissement nécessaire à sa réalisation. Certains choix économiques s'avèrent parfois très efficaces, et ce à court ou moyen terme.



Équipement métropolitain

La plupart des opérations de renouvellement de friches industrielles ou de développements de nouvelles zones urbaines dans d'autres villes européennes profite de la présence d'un tel équipement et les réflexions pour Schaerbeek-Formation peuvent être alimentées de ces références. Ces équipements moyens ou grands sont le plus souvent utilisés comme levier de développement du reste de la zone. Mais sont aussi parfois l'aboutissement d'un développement urbain a posteriori. Notamment ci-contre le cas de Hafencity à Hambourg où s'érige actuellement la nouvelle Philharmonie par les architectes suisses Herzog et de Meuron.

Avec d'autres programmes, d'autres villes ont appliqué la même stratégie comme Anvers et le MAS museum aan stroom, Oslo et l'opéra du bureau Snohetta ou encore Paris et la BNF de Dominique Perrault.

L'échelle et la fonction de l'équipement en place est à mettre en perspective du point de vue économique, de la mobilité et des besoins et demandes de la ville et c'est au regard de ces réflexions qu'il faut penser au type d'équipement le plus adapté pour Schaerbeek-Formation.



stade (Emirates Stadium, Londres)



piscine (water cube, Pékin)



musée (museum aan de stroom, Anvers)



théâtre (hafencity, Hamburg)



Opera, Oslo

4.2.1 Un centre de loisirs aquatique

Comme le montrent les références ci-après, la stratégie de reconstitution de la baignade à proximité du fleuve ou du canal est très utilisée. Elle permet à la fois une reconquête des berges, la remise en dialogue de la ville et du Fleuve souvent abandonnée au rôle économique de voie de transport.

a / Les piscines, centre aquatiques et autres wellness en RBC et à proximité

- Plein air
 - Domaine provincial de Huizingen (Brabant flamand)
 - Domaine provincial du bois des rêves (Brabant wallon)
 - Domaine Bloso HOFSTADE (Brabant flamand)
 - Rénipont-plage (Brabant wallon)

Il n'y a aucune infrastructure de baignade en plein air en RBC. Différents sites, en général gérés par les provinces, offrent une telle possibilité en périphérie. On peut toutefois s'interroger sur l'accessibilité de ses sites et sur leur fréquentation effective par les Bruxellois.

- Couvertes :

Les alentours du périmètre comptent 6 piscines, la plupart publique, au degré d'équipement variables

 - Piscine de Laeken
 - Bain de Bruxelles
 - Complexe sportif de NOH
 - Piscine Neptunium
 - Piscine Kinetix (privée)

L'offre en piscine type « municipale » d'orientation sportive, est complétée d'un grand nombre d'équipements davantage consacrés à la détente. Il s'agit largement de centres de taille limitée que nous ne listons pas ici. Citons tout de même, 3 infrastructures de ce type ayant un rayonnement plus important :

- Aquaheaven - Vilvorde
- Talgoe – Limelette
- Thermae – Grimberghen

A nouveau, deux d'entre eux se trouvent en périphérie.

- Parcs aquatiques

Venant compléter cette armature d'espaces tournés vers la baignade ou la détente en lien avec l'eau, deux grands parcs aquatiques :

 - Océade - RBC
 - Aqualibi - Wavre

Océade est appelé à disparaître suite au redéploiement de la plaine du Heysel.

Il apparaît que le manque se fait surtout ressentir au niveau de l'offre en bassins plein air ainsi qu'au niveau « parc aquatique et de détente ». Ces deux typologies pouvant par ailleurs être mêlées au sein d'un même concept.



Les bains des docks, Le Havre



Badeschiff, Berlin



Leuze Mineralbad, Stuttgart

Quelques références

a/ Les bains des Dock – Le Havre – Projet de J. Nouvel
Ce projet s'est inscrit dans un vaste plan de réappropriation des anciens docks à la ville du Havre. Ce plan comprend la réhabilitation de bâtiments en locaux pour entreprise, la mise en oeuvre de logement, de commerce, d'horeca... La piscine en est un équipement fard.

Les bains s'étendent sur une superficie de 5000m² et comptent 10 bassins dont certains en extérieurs. Le concept pensé par Nouvel s'inspire des thermes romains et vise l'équilibre entre pratique sportive et détente.

b/ Un bain dans la rivière - Badeschiff – Berlin – Projet de G. WILK et S. Lorenz

Installée sur la Spree, la piscine Badeschiff est accompagnée d'une plage de sable fin et de plateforme prenant place sur l'eau pour relier piscine et rive. L'endroit, sur la terre, accueille bar, pétanque... et dj's durant l'été. En été, le site accueille jusqu'à 3000 personnes par jour.

Dans son esprit, ce projet est très proche de la tradition de bain fluviaux courante dans les villes Allemagne et Suisse. Citons par exemple le « Unterer Letten » de Zurich où la baignade se fait dans le canal, depuis divers pontons en bois.

c/ Les piscines en plein air naturelles

Plusieurs collectivités profitent de la nécessité de mener des travaux sur leur piscine en plein air ou autres lacs pour les transformer en piscines naturelles. Le traitement de l'eau étant alors assuré par la présence de plante. Ces projets sont très appréciés pour leur qualité paysagère et écologique. Au niveau fonctionnel, ils requièrent beaucoup d'espaces de filtrage (4ha pour le bassin de Deurne), et sont assez exigeant en termes de surveillance de la qualité des eaux...

d/ Un nouveau parc aquatique urbain - Leuze Mineralbad, Stuttgart

Le Leuze Mineralbad de Stuttgart est un parc aquatique comprenant là la fosi des aires très récréatives pour l'amusement des enfants et des grands enfants mais aussi un ensemble d'espace plus clame davantage orienté vers la détente. Ce cas est intéressant pour sa proximité avec le Fleuve qui lui confère un rôle de nouveau bains fluvial.

Les références étudiées montrent à quel point une inventivité est possible quant à la création d'équipement aquatique dans la ville et comment ils peuvent jouer un vrai rôle au niveau urbanistique en participant aux réseaux de mobilité tout en apportant une plus-value considérable du point de vue du cadre de vie des habitants.

Une série de questions ont été soulevées comme autant de possibilité, relatives notamment au caractère public, privé, partenariale de l'infrastructure et à la définition de l'accessibilité souhaitée pour le lieu.



COOVI – Elishout (XDGA)



Proposition Beekkant 2040 (51N4E)



Ecole d'Architecture de Nantes (Lacaton & Vassal)



Campus Sanofi-Aventis, Bâle (Tadao Ando e.a.)

4.2.2 Campus de Formation

Faire un campus de formation à Schaerbeek-Formation peut être une approche forte pour renforcer le caractère public du lieu tout en réalisant également des leviers économiques et sociaux pour la Région. En effet, les lieux de formation et de recherche sont des lieux publics par excellence, de par leur fréquentation quotidienne.

Quelques exemples montrent les différentes possibilités d'exploitation urbaine d'un équipement de formation.

« l'éducation comme landmark »

Avec la rénovation globale du campus Elishout, on a opté de renforcer la visibilité de cette grande école en Région Bruxelles-Capitale, par un landmark, une "tour de cuisine" pour les ateliers de l'école. Cette tour de cuisine, construite par l'architecte Xaveer de Geyter, est non seulement un élément visuel qui domine le Ring Sud, mais cadre aussi dans une approche fonctionnelle pour rendre l'éducation horeca plus orientée vers la pratique avec un restaurant accessible au public.

« l'éducation comme connecteur urbain »

Dans leurs propositions pour Bruxelles 2040, 51N4E a exploré la force de l'implantation d'équipements publics aux points de soudure entre quartiers, souvent coupés et isolés par les infrastructures ferroviaires, viaires et hydrauliques. Ainsi le Plan Guide pour la Rénovation Urbaine prend ce paradigme comme point de départ pour des projets de rénovation urbaine futures.

Dans ce sens, implanter un équipement public en lien avec une connexion urbaine entre les 2 rives du canal peut devenir un levier très important pour le développement de la zone.

« L'éducation comme parcours urbain »

L'école d'architecture que Lacaton & Vassal ont réalisé à Nantes montre comment un bâtiment scolaire peut aussi devenir un lieu public en intégrant dans son architecture un parcours public/urbain. La circulation interne de l'équipement et la circulation externe s'intègrent.

« La recherche comme moteur de développement d'un quartier urbain »

A une échelle plus large, l'éducation ou la recherche peut être le moteur d'un développement urbain. A cet égard, citons l'exemple du campus de recherche de Sanofi-Aventis à Bâle qui est fort intégré dans le tissu urbain. Schaerbeek peut également offrir une opportunité dans ce sens : avec tous les équipements d'utilité publique déjà présents, pourquoi pas un centre de recherche et d'éducation autour de l'énergie durable, secteur économique prometteur ?



le quai des usines, une infrastructure imposante de par sa largeur, contrastée par la végétation visible du Domaine Royal de Laken



Construction le long de la rue du Lion: des façades aveugles et des grillages, un aménagement des abords peu soigné.



un environnement exclusivement minéral, dénué et sans attrait, mais avec un potentiel énorme.



une architecture peu engageante en bordure du canal

4.3 L'image de la zone

4.3.1. Le problème d'image de Schaerbeek-Formation

Evoquer le lieu de Schaerbeek formation rappelle inmanquablement un imaginaire visuel de zones industrielles et d'espaces «fonctionnels» présentant peu de qualité. En effet, ceux qui visitent le site aujourd'hui se voient confrontés à des éléments durs, loins d'avoir été conçus en adéquation avec l'espace public ou en relation avec leurs contextes.

Le Viaduc Van Praet, avec ses grandes dimensions et la complexité de son fonctionnement crée des espaces qui génèrent une coupure du site. La chaussée de Vilvorde présente des alignements de constructions aveugles et un paysage banal. L'incinérateur, avec sa taille et sa fonction hors du commun ainsi que l'omniprésence de sa cheminée est un équipement perçu avec une certaine appréhension. En plus de ces différents aspects, le désordre apparent du port, les friches ferroviaires et les constructions abandonnées sont autant d'imagerie ancrées dans l'imaginaire du bruxellois.

Même si l'usine Godin présente une valeur patrimoniale, sa position le long du Quai des usines, derrière la gare de Schaerbeek voyageurs, la met à distance des parcours piéton ou promenade.

4.3.2. Opportunités

La présence de grandes zones vertes et de la Senne.

Sur le site, une série d'espaces verts présentent des opportunités de rattachement de Schaerbeek Formation aux tissus existants. Ces lieux sont parsemés dans le tissu urbain: on peut citer, à une distance proche ou relativement proche: la réserve naturelle du Moeraske, le parc Meudon, ainsi que le cimetière de Bruxelles. Bien que le domaine de Laeken soit un espace isolé, sa végétation abondante est également fortement présente.

Ces différentes entités sont des opportunités pour créer des continuités transversales de part et d'autre du site de Schaerbeek formation. Les tissus habités à proximité du site profitent de ces espaces verts. Le fait que ces derniers touchent notre site d'étude offre une opportunité de perméabilité de la ville à travers ces lieux de détente.

La Senne est elle aussi un élément jouant un rôle dans le potentiel paysager du site: la partie à ciel ouvert est aujourd'hui dotée d'une végétation assez abondante, et l'eau, en général, peut constituer un élément important pour améliorer le cadre de vie.



Les rampes d'accès du pont Van Praet sont encombrantes spatialement et visuellement. Au loin, la cheminée et les échappements de l'incinérateur sont très présents.



L'architecture du familistère de l'usine Godin pourrait être mise en valeur par un environnement plus inspirant



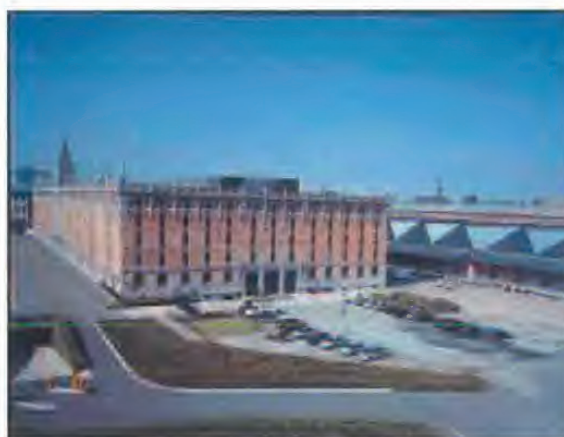
Les abords du pont, loin d'être accueillants génèrent une sorte de no-man's-land qui séparent le site de Schaerbeek Formation en deux.



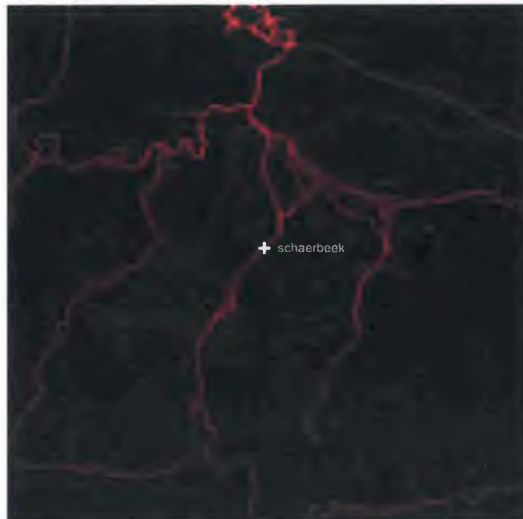
L'incinérateur occupe une place de taille dans le paysage. L'avenue de Vilvoorde offre des vues étonnantes, loin d'être invitées.



Projet UP, Atenor, projet en cours le long du canal



Tour & Taxis, projet de mixité urbaine sur une plateforme logistique reformée



La ville dans la vallée

De droite à gauche, on distingue clairement les vallées (orientées nord-sud) de la Dendre, de la Senne (dans laquelle s'est logée le Canal Bruxelles-Charleroi), et de la Dyle.



BRYC, Brussel Royal Yacht club

La structure urbaine

On trouve à proximité de Schaerbeek formation des quartiers densément habités, ainsi qu'une structure urbaine constituée d'espaces verts, de places et de boulevards plantés. La gare de Schaerbeek voyageurs constitue un élément important dans ce système, étant donné que la relation visuelle qu'elle entretient avec la maison communale de Schaerbeek fait partie d'une structure reliant différents lieux du nord et de l'est de la ville.

La qualité architecturale de la gare et la présence du tunnel de desserte des quais offrent une opportunité de rattachement au tissu existant.

Premiers pas

Ces dernières années, on a vu des projets se réaliser sur Schaerbeek-formation. Il s'agit notamment du Bruxelles Royal Yacht Club, du projet Equilis, ainsi que du Cruise Terminal. Si ces projets ont été réalisés indépendamment les uns des autres, il serait sans doute bénéfique de considérer des projets futurs par rapport à une vision d'ensemble pour le site, ainsi que la partie de ville qu'il concerne.

La Vallée

Le territoire métropolitain de Bruxelles est marqué par trois vallées orientées nord-sud: celles-ci ont été creusées par la Dendre, la Senne et la Dyle. Comme on le sait, le Canal Bruxelles-Charleroi a été creusé dans la vallée de la Senne. Dans le futur de la métropole, le caractère artificiel du canal pourra éventuellement jouer un rôle stratégique et logistique complémentaire aux cours d'eau «naturels» des deux autres vallées.

Le canal joue aujourd'hui un rôle stratégique dans la requalification de l'espace bruxellois. Le risque est celui d'une série de changements épisodiques, tandis que les projets à l'étude et en cours de réalisation sont de grande envergure. Il est nécessaire de rendre explicite une vision qui oriente la stratégie de transformation dans laquelle Schaerbeek Formation joue un rôle important et spécifique.



4.4 La mobilité

Ce point traite de l'amélioration de la mobilité sous l'angle du développement durable, en donnant priorité aux transports collectifs et à une accessibilité par voie intermodale, pour les personnes comme pour les marchandises.

Les problèmes actuels de l'accessibilité du site sont divers:

- Les infrastructures lourdes (voies ferrées, le Canal, la Moyenne Ceinture) créent des fortes barrières
- Une relation directe avec le réseau principal (R0) n'existe pas.
- Le site est très mal desservi en transports en commun.

Les quelques noeuds qui franchissent ces barrières sont donc très embouteillés: le Pont Van Praet, le Pont Buda, certaines rues à Schaerbeek, Vilvorde et Maelbeek.

Le potentiel de la Gare de Schaerbeek, en absence d'une sortie vers l'Avenue de Vilvorde, est sous-utilisé.

Le désenclavement du site peut se faire de façon cadrée dans les différentes visions politiques (RER, IRIS2, SNCB, Région Flamande,...)

4.4.1 Transports en commun (réseau national)

La Gare de Schaerbeek voit passer nombreux trains IC/IR dans une multitude de directions, sans s'y arrêter. La position de la Gare, au nord de la connexion Nord-Midi, au sud de la bifurcation des lignes 25 (Antwerpen) et 36 (Brussels Airport – Leuven), permet par contre de connecter le site en IC/IR avec toutes les villes majeures Belges (voir carte).

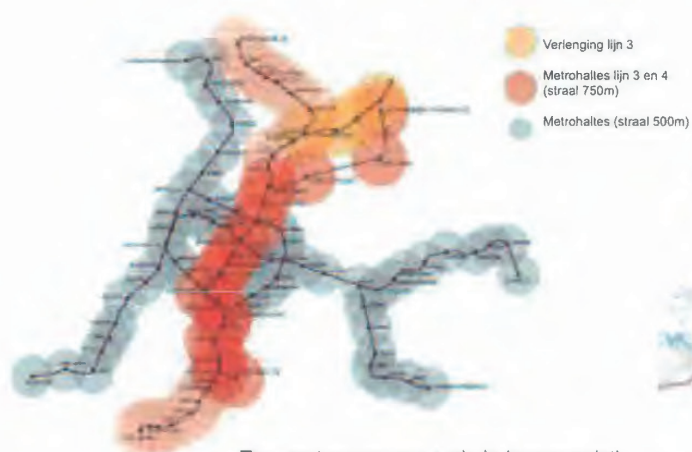
4.4.2 Transports en commun (régional-métropolitain)

Le projet de RER prévoit une accessibilité de la Gare depuis différentes directions. Le RER préconise 4 trains par heure par direction. Avec les 4 lignes prévues pour Schaerbeek, 32 trains par heure et par direction pourront s'arrêter à Schaerbeek.

Ces trains vont connecter la zone-levier avec un hinterland de +/- 30 km autour de Bruxelles. La carte indique ce rayonnement de la zone-levier. Le site sera directement connecté avec Leuven, Mechelen, Dendermonde, Aalst, Brussels Airport, Halle, Nivelles, Soignies, Bruxelles Nord, Central et Midi).



Potentiel de Schaerbeek Voyageurs dans le RER



Transport en commun • urbain (source: mint)

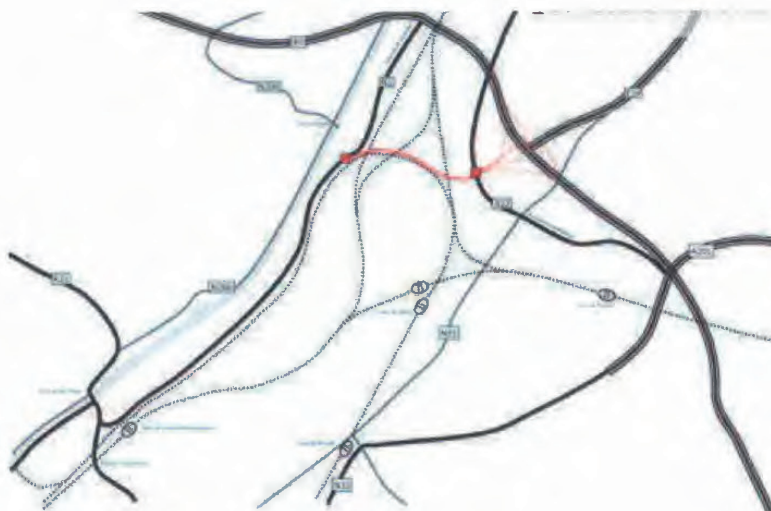


réseau métro potentiel (source : plan Iris II)

Une ouverture de l'arrière de la Gare de Schaerbeek ouvre un potentiel énorme de développement lié au RER (vers 2030, la Gare de Schaerbeek-Voyageurs accueillera 4 lignes RER, entre autres vers l'aéroport). Dans un périmètre de +/- 500 m une situation optimale peut être créée pour des fonctions avec une haute intensité de visite.

4.4.3 Transport en commun urbain

IRIS II propose une connexion de métro de la ZIRAD avec le centre-ville. Une bonne connexion RER peut éventuellement éviter l'investissement régional dans un métro sur le site de Schaerbeek-Voyageurs. En effet ce RER propose la même fonctionnalité par rapport à la connexion au centre-ville. Par contre, le projet pour l'augmentation de la capacité des transports en commun sur la Moyenne Ceinture est stratégique pour ce site, parce qu'ainsi ce site sera lié au Heysel, à Josaphat, Reyers, Delta, Montgomery...



Connectivité avec le R0



Possible déplacement de l'avenue de Vilvoorde

4.4.4 Accessibilité pour le trafic routier

Connexion avec les infrastructures existantes

Une connexion avec le R0 ou le Boulevard de la Woluwe peut être créée par la réalisation du projet de "route industrielle". Une connexion avec le Boulevard de la Woluwe peut ainsi connecter le site au R0. Cette connexion est en premier lieu une connexion pour le transport de marchandises (vers la plateforme multimodale). Si on opte pour un nombre de parkings limités auprès du grand équipement (p.ex. 2.000 à max. 3.000 places), il est défendable d'utiliser cette route aussi pour organiser l'accessibilité du grand équipement. Ceci a l'avantage que le trafic pour le grand équipement ne se mélange pas avec l'autre trafic urbain. Cette Route Industrielle devra être développée en collaboration avec la Région Flamande pour optimiser la connexion au Boulevard de la Woluwe.

Une connexion au Houtweg et à l'A201 est techniquement compliquée et n'est pas préconisée. Le point noir du Pont Van Praet peut peut-être optimisé par des mesures infrastructurelles. Avec ceci il faut veiller de respecter le projet d'un tramway rapide sur la Moyenne Ceinture et il faudra éviter que ces optimisations attirent des nouveaux flux de trafic routier.

Pour créer plus d'espace pour les activités logistiques, il faudra envisager le déplacement de l'Avenue de Vilvorde, ce qui permet également de bien séparer le trafic local du transport de marchandises.

4.4.5 Trafic doux

Il est important de profiter de ces travaux infrastructurels pour créer des nouvelles pistes cyclables confortables, intégrés dans les réseaux régionaux. Aussi les grandes infrastructures proposées doivent être équipés de modes de stationnement de qualité pour les visiteurs en vélo. La même chose vaut pour la Gare de Schaerbeek-Voyageurs, afin de maximiser l'utilisation de vélo pour le "dernier kilomètre"

4.5 La fonction résidentielle

Le cahier des charges indique la volonté du Gouvernement Régional d'étudier l'opportunité d'implanter un quartier résidentiel dans le périmètre du schéma-directeur.

4.5.1 Prévisions de population

Les dernières prévisions de population parlent d'une croissance très importante de la population en Région Bruxelles-Capitale. Sur 50 ans (2010-2060) la population Bruxelloise augmentera de +/- 255.589 unités. La moitié de ce surplus peut déjà être attendu pour 2020.

La Région de Bruxelles-Capitale dispose de 6.436 ha habitables (zones d'habitation à prédominance résidentielle, zones d'habitation, zones mixtes et zones de forte mixité).

Cette augmentation de la population peut être équilibrée de 2 façons:

- En maintenant la densité de l'habitat, il faudra augmenter les zones habitables de 1.534 ha vers 2060, soit +/- 300 ha par décennie.
- Sinon il faudra faire augmenter la densité de l'habitat de 81,25 ménages/ha en 2010 vers 100 ménages/ha. (en supposant que la taille moyenne des ménages reste la même – 2,05 personnes/ménage).

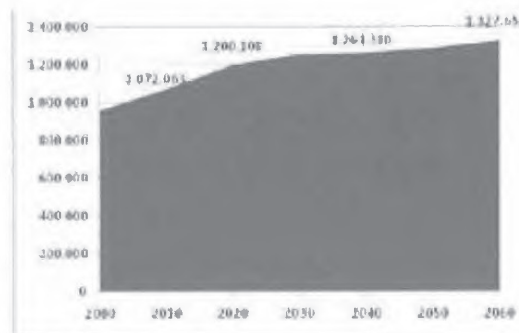
Il semble donc légitime d'étudier l'intégration d'une zone de logement de taille importante dans le périmètre du schéma-directeur.

4.5.2 Un éco-quartier

Depuis maintenant près de quinze ans, de nombreux projets de nouveaux quartiers d'habitat à travers l'Europe se basent sur des stratégies de développement durable (Copenhague, Fribourg, Hanovre, ...). Des méthodes de travail intégrant la participation citoyenne, les problématiques énergétiques et de mobilité, la préservation de la nature etc. ont été mises au point pour permettre aux autorités publiques et aux auteurs de projet de développer de nouvelles solutions d'habitat appelées à répondre aux défis tant environnementaux qu'économiques ou sociaux posés par l'évolution de la société. Ces quartiers « durables » ou « soutenables », initialement à vocation expérimentale, témoignent aujourd'hui de la possibilité de réaliser des lieux où coexistent harmonieusement les activités humaines et la prise en compte des nécessités environnementales.

L'enjeu de l'urbanisation durable se pose de plus en plus sur les démarches collectives au niveau de :

- La création de l'énergie, la maîtrise de la consommation
- Le traitement des eaux
- La mobilité



Région de Bruxelles-Capitale, croissance population



Garage commune à Fribourg : 240 places se trouvent 50 à 300m des habitations. Ce système incite les habitants de réfléchir sur leur mode de transport avant de prendre la voiture.



Hammarby Sjöstad : Le développement du réseau de chaleur, qui dessert l'ensemble du quartier, est alimenté par deux sources principales : la récupération d'énergie issue de la combustion des déchets de l'unité d'incinération et l'énergie issue du traitement des eaux usées, relayée par un système de pompes à chaleur.



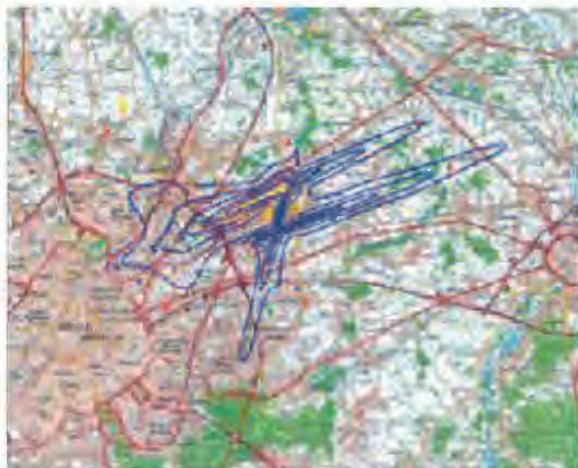
BEDZED ; Beddington UK : Le modèle architectural et urbanistique de BedZED a permis d'obtenir une densité de 105 logements et 200 bureaux par hectare (excepté la surface des terrains de sport), tout en respectant une hauteur de construction de 3 étages maximum. La forte densité du centre du quartier -où 500 personnes habitent et travaillent par hectare- a été obtenue grâce à l'intégration architecturale des espaces d'habitation (façade sud des immeubles) et des espaces de travail (façades nord).

Au niveau urbanistique, on peut indiquer 2 éléments-clés pour la réussite d'un éco-quartier :

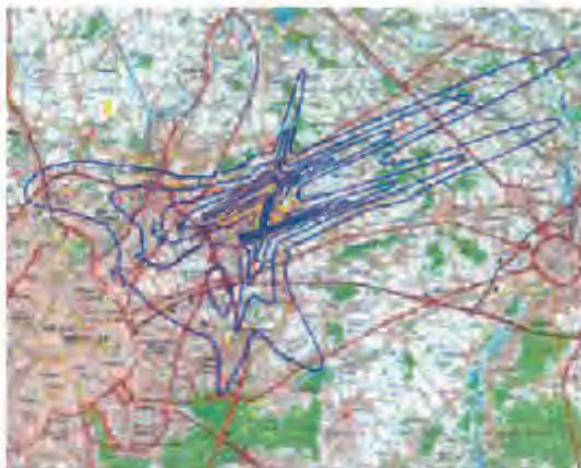
- « Masse critique » : afin de rentabiliser les investissements collectifs, il faut une masse critique importante d'utilisateurs ou habitants.
- « densité » : afin de réduire les pertes énergétiques dans les espaces habités, mais aussi dans le transport d'énergie.

Le périmètre de Schaerbeek-Formation offre quelques opportunités remarquables pour le développement d'un éco-quartier :

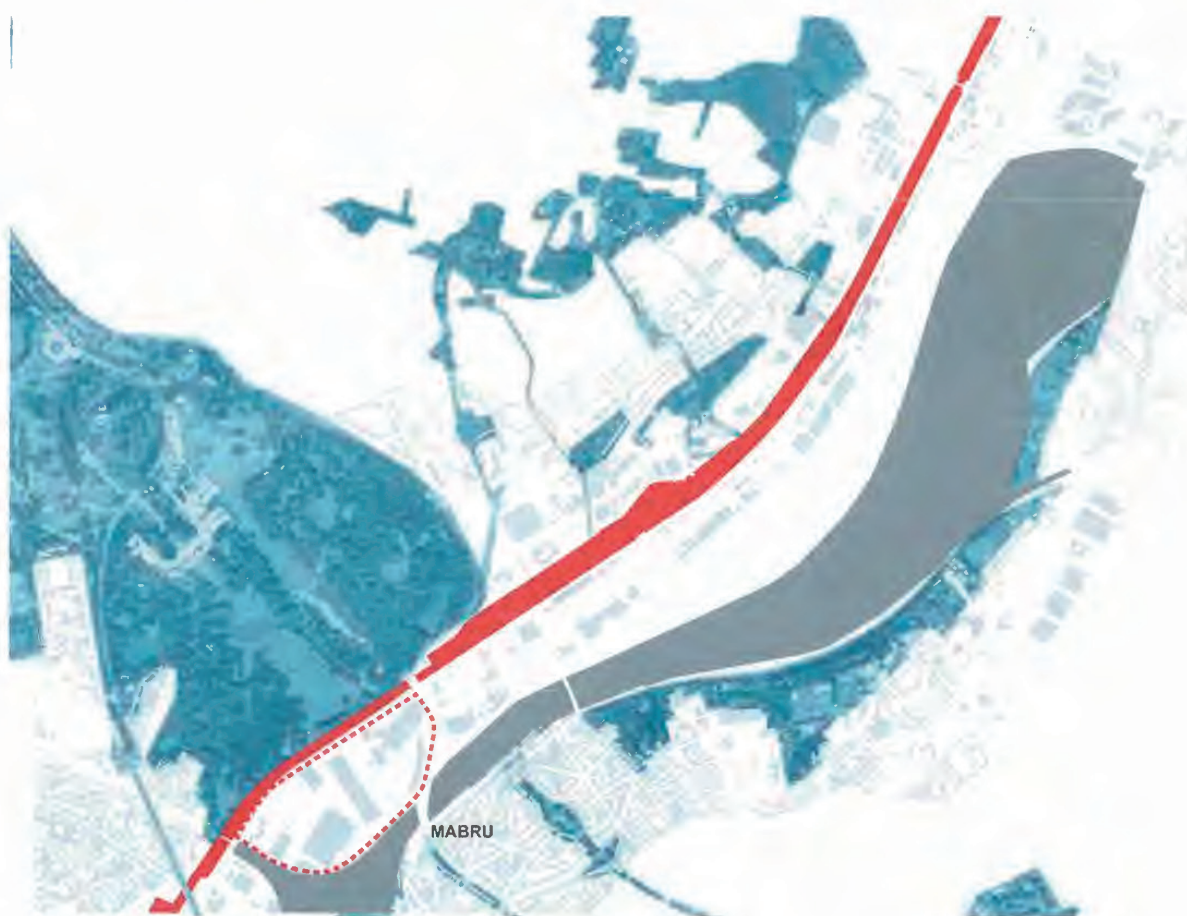
- La présence de l'incinérateur permet d'utiliser la chaleur résiduelle.
- L'eau du Canal peut être exploitée par une thermopompe.
- La déserte future optimisée en transports en commun (RER, tram, métro)



Lday 2007



Lnight 2007



70

4.5.3 Niveaux du bruit • isochrones

Le site de Schaerbeek-Formation se trouve néanmoins en dessous du trajet de décollage principal de Brussels Airport. La ZIRAD a un niveau de décibel moyen de +/- 55dB en journée et de +/- 45dB en période de nuit. Bien qu'il y ai des zones habitables encore bien moins situées (Haren, Machelen, Diegem), il est préférable de ne pas implanter des logements trop au nord dans la zone.

L'implantation de la fonction résidentielle est plus logique dans le sud du périmètre, où on peut éviter au maximum l'exposition au bruit généré par Brussels Airport.

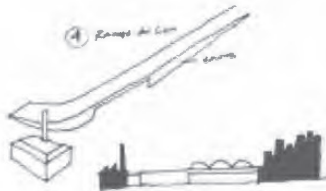
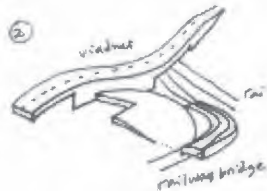
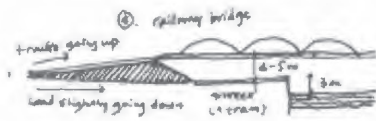
L'îlot Mabru présente, à terme, quelques avantages pour l'implantation de logement, sous forme de zone urbaine mixte, avec une densité raisonnablement haute (gauche):

- L'îlot se trouve au milieu de la ville, bien connecté par les transports en commun (tram, métro et RER dans le futur)
- La vue sur le plan d'eau et les faîtes du Parc Royal génère une condition intéressante pour l'habitat urbain
- L'îlot est, malgré son enclavement, assez grand pour créer une "masse critique" nécessaire pour le faire vivre comme quartier.
- La proximité de l'incinérateur de déchets, de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs et de l'eau du Canal offrent des possibilités uniques pour créer un éco-quartier.

Son enclavement est le grand défi à résoudre dans le schéma directeur. Plusieurs pistes peuvent être étudiées:

- La création de connexions par dessus ou par dessous des voies ferrées avec les quartiers de Schaerbeek
- Il faut profiter de la rénovation du Viaduc Van Praet (prévu pour 2015) pour améliorer la porosité de cette infrastructure entre la zone de Mabru et la Gare de Schaerbeek-Voyageurs.
- Le site des usines Godin peut devenir un vrai centre de quartier, avec de l'horeca, des magasins de proximité,... combinés avec une vocation à une échelle plus large (centre de congrès, cinéma, industries urbaines, bureau, etc).





4.6 Travail de terrain: l'importance des hauteurs

Bien que le site de SF soit localisé dans le bas de la vallée, il est fragmenté par des barrières topographiques naturelles tout comme artificielles. Par conséquent, le site est constitué de plusieurs îlots isolés fonctionnellement mais aussi en termes de continuité urbaine. Les barrières sont:

- le pont des voies ferrées au sud de l'îlot de Mabru. La pente se traduit dans une barrière qui embrasse l'îlot Mabru des côtés sud et est. Les voies ferrées séparent la ville de la logistique et des industries au nord.
- le pont Van Praet isole l'îlot de Mabru du site de l'incinérateur dû au fait que le pont est élevé et un point de transit routier très intensif qui ne supporte pas le passage des cyclistes ou piétons.
- la Rampe du Lion connecte la commune de Schaerbeek au site de l'incinérateur, mais ne trouve pas de continuation fluide pour les cyclistes et piétons.

On doit donc améliorer les connectivités et accessibilités de chaque site et les unifier afin de ne plus penser avec des outils de 'zoning' qui affaiblissent la capacité du site de se confronter à de nouveaux programmes et qui résultent généralement à un urbanisme de box déconnectés, mais plus au travers d'une vision intégrée qui pense au delà des frontières..

**Avis du Ministre de la mobilité sur les propositions de loi et de résolution
visant à sauvegarder la desserte ferroviaire du Port de Bruxelles**

Cet avis porte sur :

1. La proposition de résolution « relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles » ;
2. La proposition de loi « modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles ».

Nous tenons tout d'abord à rappeler que l'arrêté royal du 30 décembre 2004 a été adopté dans le cadre de la réforme de la SNCB en 2003, qui consistait en sa scission entre, d'une part, l'entreprise ferroviaire en tant que telle, et d'autre part, le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel, dans le but de favoriser les usagers et de prendre en considération la libéralisation accélérée du rail.

Par la même occasion, le législateur a en outre choisi de créer un organisme d'intérêt public soumis à la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, qui a pour objet notamment l'acquisition, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire : le FIF.

L'arrêté royal du 30 décembre 2004 a procédé, depuis le 31 décembre 2004, au transfert de la propriété de 34 terrains « valorisables » dont le terrain de Schaerbeek-Formation au FIF. L'arrêté royal du 30 décembre 2004 prévoit l'occupation temporaire, à titre gratuit, de la SNCB Holding ou d'une de ses filiales du terrain jusqu'au 31 décembre 2020.

L'arrêté royal prévoit aussi que, à l'issue de cette période d'occupation, le bien doit avoir été mis en état, c'est-à-dire qu'il faut, entre autres, avoir procédé à la démolition de toutes les constructions et installations présentes sur le bien y compris les fondations et les massifs enterrés, sous peine pour l'occupant de devoir payer une indemnité au propriétaire, le FIF.

Il faut donc faire un premier constat que l'arrêté royal du 30 décembre 2004 n'a pas pour vocation, en tant que tel, de régler l'accès du Port de Bruxelles au réseau ferroviaire, ni d'interdire que le Port de Bruxelles soit de quelque manière que ce soit relié au réseau ferroviaire.

La portée de l'arrêté royal du 30 décembre 2004 dans le contexte rappelé *supra*, est limitée au transfert d'un terrain déterminé au FIF et à l'obligation dans le chef d'Infrabel, de remettre en état ce terrain, ce qui implique l'enlèvement de la desserte ferroviaire du Port, pour que le FIF puisse valoriser ce terrain.

En effet, l'arrêté royal du 30 décembre 2004 n'impose que la remise en état du terrain du FIF et donc l'enlèvement des infrastructures ferroviaires du Port sur le terrain qui relève de la propriété du FIF.

Rien n'interdit donc les différents acteurs d'installer les infrastructures ferroviaires à un autre emplacement ou à obtenir un accord avec le FIF pour acquérir le terrain sur lequel se situe la desserte. C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'à partir de 2017, des négociations ont pris place entre les parties afin de dégager une solution satisfaisante pour tous les participants. Plusieurs solutions, qui n'impliquaient pas la modification de l'arrêté, avaient alors été envisagées, comme notamment :

- de permettre au Port de racheter au FIF la parcelle supportant les voies d'accès au réseau ferroviaire ;

- de racheter, par la Région, au FIF les 40 ha de terrain avec le maintien de la desserte à la Région ;
- de vendre au Port un bout du terrain du FIF afin de lui permettre de raccorder par un pont une desserte préalablement construite sur le terrain du Port de l'autre côté de l'Avenue de Vilvorde.

À notre connaissance, ces discussions n'ont pas encore pu aboutir à un accord.

Un deuxième constat est que l'arrêté royal du 30 décembre 2004 dont les propositions analysées en proposent la modification, qui a été publié au Moniteur belge le 31 décembre 2004, ainsi que ses conséquences sur la desserte ferroviaire de l'avant-port de Bruxelles, est donc connu depuis près de 16 ans.

Il était donc parfaitement connu qu'en vertu de cet arrêté royal, la propriété du terrain concerné a été transférée au FIF, à quel actif appartient le terrain et que la desserte ferroviaire présente sur le terrain de Schaerbeek Formation, tant son raccordement au réseau en tant que tel que le faisceau C, avait vocation à être enlevés, en tout cas en principe au plus tard à la date du 31 décembre 2020 dans le cadre de la remise en état dudit terrain.

La conformité de l'arrêté royal, en ce qu'il prévoit l'enlèvement de la desserte ferroviaire du Port, fait actuellement l'objet d'une procédure pendante devant le Tribunal de première instance de Bruxelles, enregistrée sous le numéro de rôle RG n°2018/6492/A, initiée par le Port de Bruxelles par citation du 12 octobre 2018 contre Infrabel et à laquelle la Région s'est ralliée. Cette action a nécessairement eu pour effet de compromettre les négociations en cours, la Région ayant visiblement préféré la voie contentieuse.

Le FIF et L'Etat belge sont respectivement intervenus de manière forcée et volontaire. Les demandes du Port et de la Région ont été intégralement contestées par l'Etat belge. A ce jour, l'état de la procédure est que, par un jugement interlocutoire du 20 décembre 2019, ce Tribunal s'est déclaré sans juridiction pour connaître de l'action du Port, sauf en ce qu'elle entend se fonder sur l'existence d'une servitude.

Le Tribunal de première instance ne s'est pas encore prononcé sur les demandes fondées sur l'existence d'une telle servitude, qui ont été contestées par l'Etat belge mais également par Infrabel et le FIF.

Il convient de constater que, sans aucune reconnaissance préjudiciable sur leur recevabilité ou leur fondement, que deux requêtes d'appel ont été introduites contre ce jugement. En effet, ce jugement fait actuellement l'objet d'une requête d'appel introduite par le Port le 14 avril 2020, pour laquelle une première audience sur les mesures provisoires et sur la recevabilité de cet appel aura lieu les 8 et 9 février 2021. Une autre requête d'appel a également été introduite contre ce jugement par la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juin 2020, pour laquelle une audience d'introduction est prévue le 10 septembre 2020.

Par ailleurs, dans le cadre de la procédure pendante en première instance, une convention a été conclue entre Infrabel et le FIF le 5 novembre 2019 qui prévoit un délai de remise en état du site au-delà du 31 décembre 2020 : la voie de raccordement au Port, les deux dernières voies du faisceau C et l'ouvrage d'art de l'entrée 10 ne seront démantelés et remis en état au sens de l'arrêté royal du 30 juin 2004 que pour le 30 juin 2021.

Le juge de première instance a déjà jugé que le calendrier de démantèlement envisagé par Infrabel avec l'accord du FIF suffit à régler provisoirement la situation des parties.

Vu ce qu'il précède, la légalité de l'arrêté royal, en ce qu'il prévoit le démantèlement de la desserte ferroviaire du Port, fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire, où outre la Région et l'Etat belge, le Port de Bruxelles, Infrabel et le FIF sont également impliqués.

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a pas lieu de procéder à une modification soudaine de l'arrêté royal du 30 décembre 2004, vu l'accord fait entre Infrabel et le FIF.

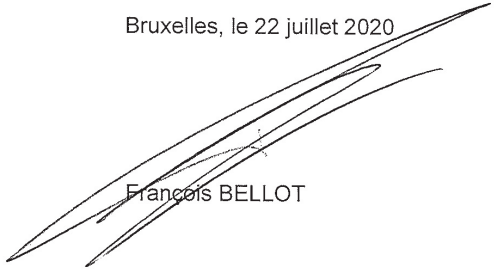
Compte tenu de cette procédure, qui a également été initiée par la Région et qui est toujours pendante, et par respect pour les juridictions qui devront encore se prononcer sur cette procédure ainsi que sur la position prise dans ce cadre par l'Etat belge, l'Etat belge ne voit pas pourquoi, et encore moins dans un délai court, il devrait procéder à une modification de l'arrêté royal du 30 décembre 2004. Ce constat est renforcé par, d'une part, le fait qu'il y a une présomption de légalité, dans un souci de sécurité juridique, qui est attaché à l'arrêté royal du 30 décembre 2004, qui a créé des droits et obligations déterminés dans le chef du FIF et d'Infrabel, et, d'autre part, le fait que, dans la situation actuelle, les prétentions de la Région et du Port de Bruxelles ont en principe été rejetées et la situation des parties a été provisoirement réglée.

En outre, pour autant que l'Etat belge soit au courant, comme cela est apparu au cours de la procédure susmentionnée, la desserte ferroviaire concernée n'a pas été utilisée depuis de nombreuses années ou a été rarement utilisée. Il s'ensuit que, contrairement à ce qui est suggéré dans les propositions, l'infrastructure en cause n'est donc pas une infrastructure « opérationnelle ».

Compte tenu de la procédure en cours devant le pouvoir judiciaire, et de la valeur de la séparation des pouvoirs consacrée par la Constitution, les propositions analysées constituent une immixtion du pouvoir législatif dans les prérogatives du pouvoir judiciaire.

En outre, elles constituent par ailleurs une violation du droit à un procès équitable.

Bruxelles, le 22 juillet 2020



François BELLOT



BRUXELLES LE 17 JUL. 2020

Commissiedienst - Kamer van
Volksvertegenwoordigers
De Heer Jan Renneboog
Natieplein 2
1008 Brussel

NOS REF.

VOS REF.

ANNEXES
1

CONCERNE: Adviesaanvraag : Wetsvoorstel nr. 1179/1 - voorstel van Resolutie nr. 1326/1

Mijnheer Renneboog,

We hebben het genoegen u het advies (+ bijlage) van de Haven van Brussel te sturen over:

- het Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, ter vrijwaring van de spoorverbinding van de Haven van Brussel, nr. 1179/1;
- het voorstel van Resolutie betreffende de goederentreinen in de haven van Brussel, nr. 1326/1.

Met hoogachting,

Voor de adjunct directeur-generaal,

Laurent Mampaey
Technisch Directeur

Voor de Directeur-generaal,

Philippe Matthis
Adjunct directeur-generaal

HAVEN VAN BRUSSEL
Redersplein, 6
B-1000 Brussel
T +32 (0)2 420 67 00
F +32 (0)2 420 69 74
info@haven.irisnet.be
www.havenvanbrussel.be

BTW
BE 0249.268.719

BANK
IBAN BE30001212200411
BIC GEBABEBB



Réponse du Port de Bruxelles à la demande d'avis relative à :

- la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, visant à sauvegarder la connexion ferroviaire du Port de Bruxelles (déposée par Mmes Kim Buyst et Sarah Schlitz et consorts)
- la proposition de résolution relative au transport ferroviaire de marchandises dans le port de Bruxelles (déposée par Mme Maria Vindevoghel et consorts)

I. Le Port de Bruxelles

1. Présentation des activités du Port de Bruxelles

Le Port est un organisme régional d'intérêt public autonome de catégorie B selon le classement établi par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, avec son propre conseil d'administration. Celui-ci est composé de onze membres représentant la Région de Bruxelles-Capitale, cinq membres représentant la Ville de Bruxelles, un membre représentant les Communes associées (Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles, Anderlecht, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles, Koekelberg et Etterbeek), un membre représentant la SA Brinfin et 2 membres nommés sur avis conforme du conseil d'administration du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Port de Bruxelles exerce différents métiers qui font de lui un acteur unique en son genre dans le paysage institutionnel bruxellois :

- Il est gestionnaire de référence du canal en collaboration avec d'autres acteurs flamands, wallons, et européens. A ce titre, il maintient notamment la voie d'eau bruxelloise en tant que maillon dans le réseau fluvial européen RTE-T et gère les infrastructures directement liées à la navigation sur le canal : écluses, ponts, berges et quais. Il assure également une fonction de gestionnaire de l'eau du canal comme collecteur (ruissellement) et distributeur d'eau pour les entreprises à proximité et participe à l'ajustement des niveaux d'eau dans le réseau fluvial en collaboration avec les deux autres Régions.



- Il gère et développe le port maritime et le domaine portuaire sur lequel il réalise des projets (développement d'infrastructures, mises en concession de terrains, etc.) dans une optique de développement économique, industriel, logistique et portuaire.
- Il exerce également un métier de facilitateur pour le développement de solutions logistiques durables.

En termes de trafic, ce sont 6,6 millions de tonnes qui ont été acheminées sur le canal en 2019 (5,2 millions de tonnes de trafic propre et 1,4 millions de tonnes de trafic de transit). Ce trafic concerne principalement les flux suivants :

- Les matériaux de construction: Plus de 60% du trafic ;
- Les produits énergétiques : Environ 20% du trafic ;
- Les conteneurs : près de 10% ;
- Le reste du trafic concerne des produits métallurgiques, des minerais et ferrailles, des produits agricoles et autres denrées alimentaires et des produits chimiques.

2. Rapport annuel

<http://rapportannuel.port.brussels>

II. Réseau ferroviaire et trafic ferroviaire

1. Réseau transeuropéen de transport (RTE)

Le port de Bruxelles fait partie de 2 corridors européens, ce qui signifie qu'il est reconnu par l'Europe comme maillon indispensable dans le trafic de marchandises au niveau européen. Cette reconnaissance permet d'avoir accès à des fonds spécifiques pour des travaux d'infrastructures.

2. Déclaration de politique régionale du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Pour rappel, la déclaration de politique générale stipule que :

- « le Gouvernement veillera à redonner une fonction plus forte à l'activité productive en maintenant les zones industrielles et portuaires actuelles et à donner une place prioritaire à Schaerbeek Formation » (p.59) ;



- « Le Gouvernement soutiendra également l'innovation dans les modes actifs de déplacements domicile-travail ainsi que pour le transport de marchandises » (p. 74) ;
- « L'ambition régionale est également d'encourager le recours à des entreprises de transport de marchandises qui proposent des services adaptés au contexte régional. Par ailleurs, la Région encouragera le transport de marchandises par voie d'eau, autant pour la livraison de marchandises que pour la gestion de matériaux de chantiers, afin de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et ainsi participer à une mobilité plus apaisée ». (p. 80) ;
- Elle fait sienne les ambitions reprises dans le Plan Régional de Développement durable, dans le projet de plan Good Move et dans le PRAS qui tous postulent le maintien de la desserte ferroviaire à l'avant-port.

3. Plan National Energie Climat (PNEC) 2021 -2030

Par ailleurs, en date du 19/10/2019, le Gouvernement bruxellois a revu à la hausse sa contribution au Plan National Energie Climat (PNEC) 2021 -2030. Dans la foulée, le Gouvernement fédéral a fait de même ; dans ce cadre, le Gouvernement fédéral a fait inscrire dans le PNEC la nécessité de favoriser le transport ferroviaire pour le transport de marchandises par train, pour passer de 12 % du total à 20 % en 2030.

4. Evolution du réseau ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale du 1930 à maintenant

La zone portuaire a disposé dans le passé d'une desserte ferroviaire importante depuis le début du 20ème siècle. Quatre zones étaient desservies : le site de T&T et le Centre TIR, l'avant-port rive gauche et deux zones dans l'avant-port rive droite. Cependant, au fil du temps des nombreuses voies ferroviaires ont été démantelées sans que le Port ou la Région n'aient pu intervenir. En 30 ans, nous sommes passés de 4 à 1 zone du port desservie par le rail. On est passé de 7,4 km de voies ferrées à 1,8 km de voies restantes.

A noter qu'actuellement, seulement 2 zones sont desservies par le secteur fret ferroviaire en Région de Bruxelles : l'avant-port et le site Audi à Forest. Le maintien de ces dessertes ferroviaires est d'autant plus important que l'inscription du Port dans le Réseau transeuropéen de transport postule, comme le demande la Commission européenne, le maintien de toutes les infrastructures existantes, dont les connexions ferroviaires indispensables à l'intermodalité.



5. Nouvelle liaison ferroviaire régulière entre Bruxelles et Valencia (ESP)

Il n'y a malheureusement plus de trafic ferroviaire vers l'avant-port depuis décembre 2018, entre autres dû à l'incertitude liée à la liaison ferroviaire vers l'avant-port. Le Port de Bruxelles, Lineas et le Centre Européen de Fruits et Légumes (CEFL) ont uni leurs forces afin de créer une nouvelle liaison ferroviaire venant de Valence (Espagne) vers Bruxelles.

En effet, parmi tous les fruits venant du sud, la plus grande partie vient d'Espagne. Plus de 200 camions d'agrumes arrivent en Région de Bruxelles-Capitale par semaine en provenance d'Espagne.

Dans les années 1950 et 60, la totalité de ces marchandises arrivaient par chemin de fer à Tour et Taxis. Dans les années 70 et jusqu'en 1993, date du dernier wagon, ce trafic est passé lentement vers le transport routier et actuellement, 100% des fruits et légumes espagnols arrivent en Région de Bruxelles-Capitale par camion.

La nouvelle liaison ferroviaire régulière pourrait se raccorder à la liaison ferroviaire existante de Valence vers Rotterdam qui est exploitée par Shuttlewide.

Un premier trajet pilote était prévu le 31 mars. Suite au lock down, il a été reporté début octobre 2020. Ce trajet pilote prévoit le transport ferroviaire de 6 conteneurs de Valence chargés d'agrumes. Les wagons destinés à Bruxelles seront découplés à Anvers d'où ils seront tractés vers l'avant-port (Terminal TTB). Ce trajet étant actuellement effectué par la route, ce projet entraînera des économies conséquentes de coûts externes et une baisse des émissions de CO2.

Les sociétés Colruyt, Delhaize, Central Fruit, Ringoot (entre autres) participent à ce trajet pilote. Il s'agira uniquement d'oranges (la saison de clémentines étant terminée à ce moment-là) en provenance de plusieurs expéditeurs de Castellon, Alzira, Valencia et Murcia.

Les conteneurs utilisés sont des REEFER UNIT45 de taille identique à une remorque de camion. Ils sont chargés chez l'expéditeur et transportés par camion jusqu'à la gare de Valencia où deux conteneurs sont chargés par wagon. Déchargés au terminal à conteneurs (TTB), à l'avant-port de Bruxelles, ils sont transportés par camion au Centre Européen de fruits et légumes, situé à moins d'un kilomètre. La part routière de ce transport combiné est donc très petite.



La taille du conteneur étant identique à celle d'un camion-remorque, chaque conteneur utilisé est un camion de moins sur la route.

L'objectif est de démarrer un trafic ferroviaire structurel ensuite. La saison d'agrumes d'Espagne s'étend d'octobre à fin avril / début mai, soit un peu plus de six mois. Si nous comptons, à terme, 20 conteneurs par train à raison de 3 trains par semaine, cela ferait 60 camions de moins par semaine sur les routes ou plus de 1.600 camions par an, ce qui représente plus de 40.000 tonnes transportées par le rail au lieu de la route. Dans un deuxième temps, si tout est bien rodé et que les connections ferroviaires sont bonnes, d'autres fruits et légumes pourront être transportées suivant le même scénario d'autres régions d'Espagne, d'Italie ou du sud de la France.

Cependant, sur base de la volonté d'Infrabel de ne plus entretenir les voies à partir du 31 décembre 2020, le projet ne pourra pas se faire ; le Port de Bruxelles a donc mis Infrabel en demeure le 17 juillet 2020 de continuer l'entretien au-delà de cette date, jusqu'à ce qu'une solution acceptable pour toutes les parties soit trouvée. Voir le point III.4.c in fine ci-dessous et la mise en demeure en annexe.

6. Autres futurs trafics ferroviaires potentiels dans la zone portuaire

a) CERES

CERES, important concessionnaire gérant une meunerie industrielle et qui faisait du trafic ferroviaire dans le passé, a repris des contacts dans ce sens au cours des derniers mois, à la suite notamment des périodes de basses-eaux particulièrement longues sur le Rhin l'été passé.

b) Trimodal Terminal Brussels

Le Terminal à conteneurs (Trimodal Terminal Brussels) situé à l'avant-port de Bruxelles est le seul endroit en Région de Bruxelles-Capitale où les trois modes de transport eau-rail-route sont réunis. Le terminal à conteneurs recherche toujours des trafics complémentaires à la voie d'eau, notamment pour répondre à la congestion des Ports maritimes. Actuellement il y a des pourparlers entre Bruxelles et le terminal de Cosco Shipping à Zeebruges pour démarrer une liaison par barge ou voie ferrée.



c) Smet/Rhenus

Smet/Rhenus, opérateur international installé à l'avant-port, souhaite organiser des transbordements rail/eau, comme cela s'est déjà produit dans le passé : grumes russes pour Bullange, graviers pour des chantiers SNCB, terres excavées. Rhenus a clairement montré sa volonté de stimuler les activités de Smet en utilisant le rail.

d) Ziegler

Un autre concessionnaire du Port, Ziegler, a explicitement demandé que le transport par rail soit prévu dans le cadre de son contrat de concession.

e) Le projet de creusement du Métro Nord par Beliris

L'un des grands chantiers de la Région pour les années à venir est la prolongation de la ligne 3 du métro vers Bordet, via Haren. Le projet de « Métro Nord » est piloté par Beliris qui en rédige actuellement les cahiers des charges. Le maître d'œuvre a étudié, à la demande du Port dans le cadre de son plan de gestion de chantiers autour du canal 2020-204, plus spécifiquement la question de la logistique de chantier et de son impact. L'évacuation des terres excavées représente à elle seule 2 millions de tonnes, qu'il faut sortir de la Région de la manière la plus durable possible. L'une des solutions les plus favorables à tous points de vue serait l'évacuation par voie d'eau depuis l'avant-port, avec un préacheminement par train, entre le futur dépôt de Haren et les quais de l'avant-port (Une telle solution a déjà été mise en œuvre à Paris, pour un chantier similaire). L'infrastructure ferroviaire existe, mais à ce stade Infrabel ne souhaite pas s'engager sur ce projet. Il s'agit pourtant d'une opportunité unique de profiter des infrastructures existantes pour profiter d'une complémentarité multimodale unique à Bruxelles dans le cadre d'un projet qui l'est tout autant.

f) Transport de 350.000 m³ de terres stockées temporairement par la SNCB sur un terrain de 14,5 ha

La SNCB stocke un volume considérable de terres et déblais (350.000m³ estimés) sur un terrain au nord du site Schaerbeek-Formation. Ceux-ci proviennent d'autres sites ferroviaires,



bruxellois pour la plupart, réaménagé au cours des dernières dizaines d'années par la SNCB en vue de leur réaffectation (ex : Josaphat). Ces terres devront à terme être évacuées. La meilleure façon serait de les mettre dans des trains qui seront ensuite acheminés vers l'avant-port où les terres seront transbordées sur des bateaux.

g) Future plate-forme logistique multimodale « low Carbon Emission » sur le site de Schaerbeek-Formation

Enfin, et c'est le trafic le plus conséquent dans le moyen et le long terme, comme stipulé précédemment, le Port souhaite implanter une plate-forme logistique multimodale « low Carbon Emission », après que Citydev ait pu racheter le site de Schaerbeek formation au FIF et ait donné au Port un droit d'emphytéose sur la moitié de la parcelle. Ce projet n'a bien entendu de sens que si la voie de desserte du site et de l'avant-port ainsi que le faisceau de manœuvre soient maintenus à l'arrière du site de Schaerbeek-Formation.

III. Démantèlement du faisceau C2

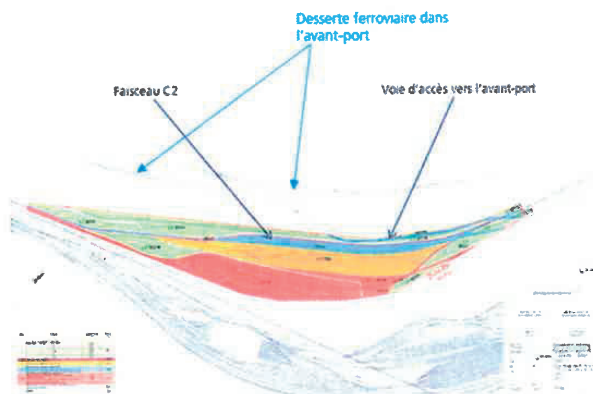
1. Arrêté royal du 30/12/2004

L'Arrêté Royal du 30/12/2004 prévoit que le terrain appartenant au FIF doit être dépollué par la SNCB et démantelé au préalable par Infrabel pour le 31/12/2020 au plus tard. Si ce n'est pas le cas, des pénalités de 7 millions €/an sont à payer au FIF par Infrabel.



2. Présentation du faisceau C2

a) Plan



Sur le terrain de 40 ha appartenant au FIF (parties colorées sur le plan ci-dessus) se situent deux infrastructures ferroviaires nécessaires pour le maintien de la desserte ferroviaire de l'avant-port (en bleu sur le plan ci-dessus) :

- Le faisceau de manœuvre C2 actuellement composé de 8 voies ; 2 voies doivent en tout état de cause être maintenues en vue du découplage des convois, préalable à l'acheminement de ceux-ci jusqu'au terminal de l'avant-port
- La voie de raccordement au port de Bruxelles

A l'heure actuelle, il reste la voie de raccordement au Port de Bruxelles, les 8 voies du faisceau de manœuvre C2 précitées et l'ouvrage d'art de l'entrée 10. Ces infrastructures, bien que vétustes, suffisent à permettre pour le moment un raccordement ferroviaire vers l'avant-port.

Selon le planning transmis au Port par Infrabel, six de ces huit voies seront progressivement mises hors service d'ici au 15 octobre 2020. Les 2 voies restantes seront mises hors service le 31 décembre 2020, et leur démantèlement physique débutera le 1^{er} avril 2021. Le terrain est censé être remis en pristin état pour le 30 juin 2021. Infrabel a été mis en demeure par le Port de Bruxelles de maintenir l'infrastructure en parfait état de marche au-delà du 31 décembre 2020. De manière plus générale, l'on lira plus loin la procédure juridique en cours, initiée par le Port de Bruxelles contre le FIF et Infrabel, en vue de la sauvegarde de cette infrastructure.



b) Faisceau de manœuvre

Ce faisceau de manœuvre est nécessaire pour permettre le découplage en deux des trains de marchandises avant qu'ils n'accèdent à l'avant-port. En effet, les trains ont une longueur de quelques 700 mètres et la zone de stockage des trains dans l'avant-port a une longueur de 350 mètres.

c) Voie d'accès vers l'avant-port

Cette voie d'accès permet aux trains une fois découplés d'accéder à l'avant-port soit vers les quais, soit vers le terminal trimodal à conteneurs (eau-rail-route).

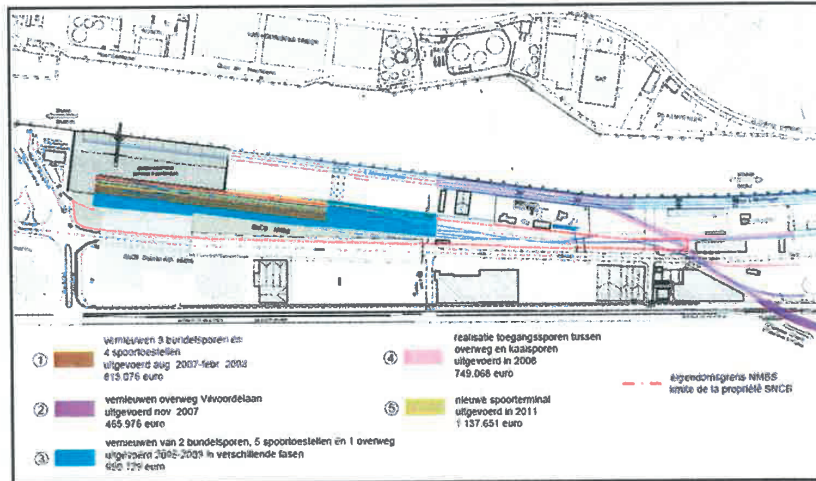
d) Investissements ferroviaires réalisés à l'avant-port de 2007 à 2011

Le 5 décembre 2006, l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB Holding, Infrabel, le Port de Bruxelles et la société anonyme en formation « SPV » ont signé au contrat relatif au préfinancement des infrastructures à réaliser dans le Port de Bruxelles.

Ce contrat a été conclu en exécution des décisions adoptées les 11 octobre et 7 décembre 2005 par le Comité de concertation entre le Gouvernement fédéral, les Communautés et les Régions. Ce Comité de concertation a sélectionné 6 projets d'infrastructures dont des investissements dans le port de Bruxelles pour un montant total de 5.000.000 €.

Ces travaux ont été effectués entre 2007 et 2011 (cf. plan ci-dessous). Un solde 532.245,36 € doit encore être affecté à d'autres travaux.

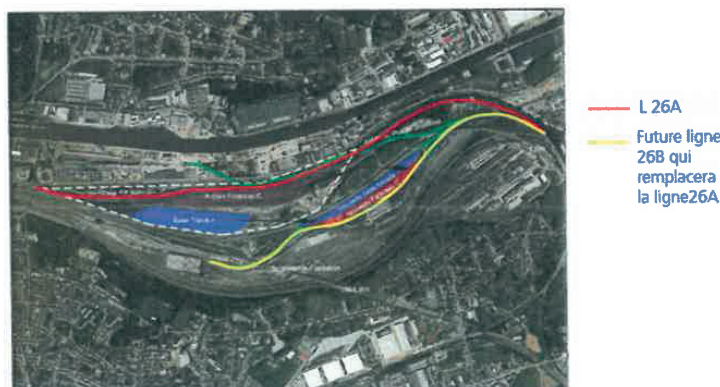
Le fait qu'Infrabel ait réalisé ces travaux indique évidemment qu'ils croient au potentiel de développement du trafic ferroviaire à l'avant-port. Il serait dès lors inconcevable de détruire ces infrastructures quelques années après leur rénovation/réalisation.



3. Négociations avec Infrabel

Différentes réunions ont eu lieu de mi-mai 2017 à mi-mai 2019. Elles réunissaient des représentants du Port, d'Infrabel, du FIF, de la Région de Bruxelles-Capitale, de l'Etat fédéral et de Citydev qui se portait acquéreur du site de 40 ha.

Infrabel a proposé de déplacer le faisceau de manœuvre à l'arrière du site de 40 hectares (cf. nouveau faisceau en rouge sur le plan ci-dessus).



Ce nouveau faisceau de manœuvre serait partagé et composé de 4 voies réservées à Infrabel et 4 voies partagées dont 3 serviraient notamment aux besoins du Port. Sa construction devrait être réalisée en 2 phases. La première phase correspond aux 4 voies Infrabel, la deuxième phase aux 4 voies partagées.



Le nouveau faisceau ne pourrait être construit sur l'emplacement du faisceau actuel, celui-ci se situant en plein milieu du terrain du FIF : le Port de Bruxelles prévoit l'affectation du site à une grande plateforme multimodale, dont il a été question plus haut, page 7.

Aucune solution ne semblant toutefois se dégager à l'automne 2018 (quant à ce nouveau faisceau de manœuvre, quant à la voie d'accès vers l'avant-port et quant à l'acquisition du site de 40 ha), le Port a assigné Infrabel le 12 octobre 2018 devant le Tribunal de première instance de Bruxelles. La Région, et plus particulièrement son Gouvernement, qui soutient pleinement le Port, s'est jointe à la cause. De même, le principal opérateur du trafic marchandises, à savoir Lineas, s'est également joint à la cause, en soutien du Port.

4. Procédure juridique

a) Procédure au fond

Résumé succinct des arguments soulevés par le Port de Bruxelles devant le Tribunal de 1^{ère} Instance de Bruxelles :

- violation du Règlement RTE : Le port de Bruxelles fait partie de 2 corridors européens, ce qui signifie qu'il est reconnu par l'Europe comme maillon indispensable dans le trafic de marchandises au niveau européen. Cette reconnaissance permet d'avoir accès à des fonds spécifiques pour des travaux d'infrastructures. L'article 15 du règlement numéro 1315/2013 du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union Européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Règlement RTE) fixe clairement l'obligation à charge des Etats membres « de veiller à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaire ». De plus, lorsqu'une infrastructure existe, le comportement d'un Etat membre dont il résulte qu'elle soit démantelée constitue une violation directe et facilement identifiable de l'obligation (c'est le cas où la desserte ferroviaire d'un port existe et dont la suppression est en flagrante contradiction avec une obligation européenne). Enfin, selon le conseil du Port de Bruxelles, le Règlement RTE prévaut sur l'arrêté royal du 30 décembre 2004 précité.
- acquisition d'un droit de servitude : le Port a acquis une servitude sur le fonds du FIF.



- violation du principe de loyauté fédérale : le FIF, et au travers lui l'Etat fédéral, ne se comportent pas loyalement envers la Région de Bruxelles-Capitale, en voulant supprimer la desserte ferroviaire de son Port.
- principe de domanialité : c'est au Port de Bruxelles, et à lui seul, qu'il revient en tant qu'autorité publique de désaffecter le cas échéant sa desserte ferroviaire : le FIF ne dispose pas de cette prérogative.

Le dossier devait être plaidé les 3 et 4 septembre 2020, mais vu l'appel interjeté contre le jugement avant dire-droit (voir ci-après), la procédure en 1^{ère} Instance s'éteint.

b) Mesures conservatoires : jugement du 20 décembre 2019

Le Port de Bruxelles a également introduit une demande de mesures provisoires afin d'interdire à Infrabel, jusqu'à ce qu'un jugement définitif soit prononcé sur le fond, de démanteler le faisceau de deux voies ferroviaires d'attente et la voie d'accès ferroviaire vers l'avant-port. En effet, Infrabel avait écrit au Port qu'il allait enlever 6 des 8 voies d'attente début juin 2020 ; 2 voies non-électrifiées seraient maintenues en activité jusque fin décembre 2020. Suite à l'action introduite par le Port en justice le 12 octobre 2018, un calendrier des plaidoiries avait été acté par le juge et de celui-ci il ressortait que les plaidoiries auraient lieu les 3 et 4 septembre 2020, soit après le début du démantèlement.

Dans le cadre de cette demande de mesures provisoires, l'Etat fédéral, Infrabel et le Fonds d'infrastructures ferroviaires ont demandé au juge de ne pas statuer (soit un déclinatoire de juridiction) car selon eux le Port n'invoque aucun droit subjectif vis-à-vis d'Infrabel.

Dans son jugement du 20 décembre 2019, le juge a rejeté ce déclinatoire de juridiction en retenant un seul des 4 droits subjectifs invoqués par le Port, à savoir un droit de servitude sur ces voies ferroviaires. Le juge ne tranche pas la question au fond de savoir si ce droit subjectif est à retenir et s'il prévaut par rapport au droit de propriété qu'invoque le Fond d'infrastructures ferroviaires.

En ce qui concerne la demande de l'Etat belge, d'Infrabel et du Fonds d'infrastructures ferroviaires visant à dire qu'il n'y a pas d'intérêt pour le Port à agir vu l'absence de trafic actuel, le juge a refusé cet



argument en invoquant que : « le démantèlement de cette infrastructure est donc susceptible de constituer un dommage pour le Port de Bruxelles ».

Enfin, en ce qui concerne la demande de mesures provisoires en tant que telle, le juge a pris acte du fait qu'au cours de cette procédure, Infrabel et le Fonds d'infrastructures ferroviaires ont conclu une nouvelle convention en date du 5 novembre 2019 qui permet à Infrabel de procéder au démantèlement pour le 30 juin 2021 au plus tard. Grâce à l'action du Port, le démantèlement des voies a ainsi été postposé de six mois par rapport à l'échéance prévue par la fiche 13, annexe de l'AR du 30 décembre 2004 précité, ce qui est suffisant pour le juge qui indique qu'il y aura une décision sur le fond avant cette date.

c) Nouvel échéancier : plaidoiries les 8 et 9 février 2021 et début des travaux de démantèlement par Infrabel le 1^{er} avril 2021

Le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale ont interjeté appel de ce jugement avant-dire-droit du 20 décembre 2019, en ce qu'il semble avoir définitivement, et par le biais d'un raisonnement très critiquable, limité à quelques phrases, écarté 3 des 4 moyens soulevés par le Port. Il retient uniquement le moyen tiré de la servitude.

A l'audience d'introduction du 18 juin 2020, un calendrier d'échange de conclusions a été acté, avec plaidoiries les 8 et 9 février 2021. L'on notera comme déjà signalé que par le principe de l'effet dévolutif, l'appel interjeté par le Port et la Région de Bruxelles-Capitale entraîne l'extinction du dossier au 1^{er} degré : c'est l'ensemble du dossier qui est aspiré en degré d'appel.

Par courriel adressé par le conseil d'Infrabel aux conseils du Port de Bruxelles, ceux-ci ont été officiellement informés du fait que les travaux de démantèlement des voies en vue de rendre le terrain vierge de toute infrastructure ferroviaire au FIF pour le délai ultime du 30 juin 2021 débiteront le 1^{er} avril 2021 – soit après les plaidoiries des 8 et 9 février 2021. Le Port de Bruxelles sera donc en principe, grâce au calendrier obtenu, au moins fixé quant aux mesures avant-dire-droit avant le début des travaux (avec l'espoir que ceux-ci soient interdits par le Cour d'appel).

Cependant, il y a lieu de bien faire la distinction entre démantèlement (la suppression physique de l'infrastructure) et la mise hors service de celle-ci. Si le démantèlement est prévu pour débiter le 1^{er}



avril 2021, l'infrastructure (faisceau C2 et voie d'accès) seront mis hors service par Infrabel le 31 décembre 2020. Le projet de train Valence-Bruxelles, développé plus haut, sera donc de facto annulé. Le Port de Bruxelles a par conséquent adressé en date du 17 juillet 2020 une mise en demeure à Infrabel de reporter sine die la mise hors service de l'infrastructure, jusqu'à ce qu'une solution acceptable pour toutes les parties soit trouvée.

5. Interaction avec la DG Transport de la Commission européenne

Le Port de Bruxelles avait écrit en date du 28 octobre 2019 à la DG Transports de la Commission européenne afin d'attirer son attention sur la menace grave et réelle de démantèlement pesant sur la connexion ferroviaire du terminal portuaire.

Après plusieurs rappels, un entretien par visio-conférence a eu lieu le vendredi 29 mai 2020 entre les représentants de ladite DG et Philippe Matthis, directeur général adjoint et Bertrand de Hemptinne, coordinateur des Directions juridique et RH.

Selon les représentants de la DG Transports, le démantèlement du faisceau C2 et de la voie d'accès au terminal portuaire s'inscrirait tout à fait à l'encontre de l'esprit du RTE-T et Livre Blanc dont il est l'émanation.

La DG Transports a dès lors suggéré les pistes suivantes :

1° en matière du droit de la concurrence, l'Autorité belge de la Concurrence pourrait être saisie pour abus de position dominante, dans le chef d'Infrabel, qui priverait un acteur économique – le Port – d'un débouché ferroviaire pour son activité en supprimant sa connexion ferroviaire ;

2° le coordinateur du Corridor ferroviaire Mer du Nord – Méditerranée, Peter Balazs (https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/north-sea-mediterranean_en), pourrait organiser une table ronde réunissant Etat fédéral, FIF, Infrabel, Port de Bruxelles, Région bruxelloise, et faciliterait le dialogue entre les parties en vue de trouver une solution ;

3° le RTE-T va subir une cure d'actualisation. Le processus de réécriture impliquera forcément des rencontres entre la DG Transports et les états membres, chacun pour les Corridors ferroviaires qui les concernent. Dans ce cadre, lors de la rencontre DG Transports – Etat belge, l'attention de celui-ci pourrait être attiré sur cette incohérence de vouloir conserver Bruxelles sur le Corridor Mer du Nord – Méditerranée, tout en poussant au démantèlement de la connexion ferroviaire du Port par le biais du FIF qu'il contrôle. Le timing de ce processus joue cependant en défaveur du Port, car il ne fait que commencer et n'aboutira pas avant la mi-2021.



Dans la foulée, le conseil d'administration du Port a marqué accord sur les suggestions reprises aux points 1 et 2.

6. Courrier du Ministre Président de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 juin 2020 adressé au Premier Ministre demandant le maintien de la desserte ferroviaire à l'avant-port de Bruxelles

Le 22 juin 2020, le Ministre Président de la Région de Bruxelles-Capitale, la Ministre de la Mobilité et le Ministre de tutelle du Port de Bruxelles ont écrit un courrier au Premier Ministre dans lequel ils demandent :

- que le gouvernement fédéral prenne les mesures nécessaires afin d'empêcher le démantèlement du faisceau C2 et de maintenir la liaison ferroviaire avec l'avant-port, où les marchandises peuvent être transbordées par voie maritime, ferroviaire ou routière.
- la modification de l'arrêté royal du 30 décembre 2004 établissant les listes des dettes et des actifs visés à l'article 454, § 2, deuxième alinéa, de la loi-programme du 22 décembre 2003, qui doivent être transférés par la Société Nationale des Chemins de Fers Belges au Fonds d'infrastructure Ferroviaire, afin de maintenir la liaison ferroviaire sur le site de Schaerbeek-Formation

Ces demandes sont conformes aux objectifs politiques en matière de réduction de l'impact climatique de la Belgique en matière de transport, mais aussi à la législation européenne en ce qui concerne la préservation des infrastructures ferroviaires au bénéfice d'un réseau dense et multimodal.

IV. Résumé

Cf. Présentation powerpoint en Annexe.

V. Avis du Port de Bruxelles

Le Port de Bruxelles soutient ces deux initiatives de proposition de loi et de proposition de résolution.

Les remarques du Port sont inscrites en bleu dans les propositions ci-dessous.



1. Proposition de Loi

« Dans l'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, annexe

1.2, fiche 13, les modifications suivantes sont apportées:

- a. les mots "31 décembre 2020" sont remplacés par les mots "31 décembre 2022";

Le Port préconise une prolongation au-delà du 31 décembre 2022. En effet, il n'est pas certain que le nouveau faisceau de manœuvre soit construit d'ici fin 2022. **Proposition du Port**: les mots « jusqu'au 31 décembre 2020 » sont remplacés par « jusqu'à la pérennisation définitive du faisceau de manœuvre C2 et de la voie d'accès à l'avant-port ».

- b. la fiche est complétée par la phrase suivante: "La voie de raccordement avec le Port de Bruxelles doit être sauvegardée." »

Le Port partage cette demande qui assure le maintien de l'accès ferroviaire vers l'avant-port. Il faut toutefois ajouter le maintien de l'ouvrage d'art de l'entrée 10. De plus, il y a lieu d'assurer le maintien des 2 voies restantes du faisceau C2 jusqu'à ce que celui-ci soit remplacé». **Proposition du Port**: La fiche est complétée par la phrase suivante: « La voie de raccordement vers l'avant-port ainsi que l'ouvrage d'art de l'entrée 10 doivent être sauvegardés et maintenus en parfait état de marche. Par ailleurs, les deux voies subsistantes du faisceau de manœuvre C2 doivent être maintenues en parfait état de marche également tant qu'un nouveau faisceau de manœuvre n'aura pas été construit par Infrabel – pour le 31 décembre 2021 au plus tard - sur un site proche du terrain de 40 ha appartenant au FIF ».

2. Proposition de résolution

« LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de mettre immédiatement fin, par tous les moyens possibles, aux travaux de démantèlement ferroviaire sur le terrain de Schaerbeek-Formation; Le Port partage cette demande jusqu'à ce que le nouveau faisceau de manœuvre soit construit à un autre emplacement que son emplacement actuel sur un site proche du terrain de 40 ha appartenant au FIF. En attendant, les deux voies subsistantes du faisceau de manœuvre C2 et la voie d'accès à l'avant-port doivent être impérativement maintenus et entretenus dans un état fonctionnel. **Proposition du**



Port : « de mettre immédiatement fin, par tous les moyens possibles, à la mise hors service et aux travaux de démantèlement du faisceau de manœuvre C2, de l'ouvrage d'art de l'entrée 10 et de la voie d'accès à l'avant-port sis sur le terrain de Schaerbeek-Formation ».

2. de charger Infrabel de réinstaller les voies ferrées déjà démantelées qui assuraient une liaison avec le port de Bruxelles; Le Port ne partage pas cette demande de réinstaller les voies ferrées déjà démantelées, car cela hypothèquerait le développement de la future plate-forme multimodale sur le site de 40 ha. Seuls les deux voies subsistantes du faisceau de manœuvre, l'ouvrage d'art de l'entrée 10 et la voie d'accès à l'avant-port importent en vue d'assurer une connexion ferroviaire au Port de Bruxelles, conformément au Règlement européen RTE-T (1315/2013).

3. de mettre au point une vision cohérente du développement du terrain de Schaerbeek-Formation, dans l'intérêt général des citoyens et avec tous les partenaires concernés: Port de Bruxelles, FIF, Infrabel, SNCB, Lineas, Audi Bruxelles, CityDev, autorité fédérale et Région bruxelloise; Le Port soutient cette demande.

4. de tout mettre en œuvre pour promouvoir et développer le transport ferroviaire de marchandises en Belgique, en particulier au sein et autour des zones industrielles de notre pays;

5. de collaborer plus étroitement avec les autorités européennes, les pays voisins, les régions et les autorités locales, y compris avec tous les acteurs du secteur du transport ferroviaire de marchandises, afin de développer spécifiquement notre réseau en vue du transport ferroviaire de marchandises. »



Antwoord van de Haven van Brussel op het verzoek om advies met betrekking tot:

- **het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, met het oog op het behoud van de spoorverbinding van de Haven van Brussel (ingediend door mevr. Kim Buyst en mevr. Sarah Schlitz c.s.)**
- **het voorstel van besluit betreffende het goederenvervoer per spoor in de Haven van Brussel (ingediend door mevr. Maria Vindevoghel c.s.)**

I. De Haven van Brussel

1. Voorstelling van de activiteiten van de Haven van Brussel

De Haven is een autonome gewestelijke instelling van openbaar nut van de categorie B volgens de rangschikking vastgesteld door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, met haar eigen raad van bestuur. Deze raad is samengesteld uit elf leden die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigen, vijf vertegenwoordigers van de Stad Brussel, één lid dat de geassocieerde gemeenten (Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek, Sint-Gillis, Anderlecht, Sint-Joost-ten-Node, Elsene, Koekelberg en Etterbeek) vertegenwoordigt, één lid dat de nv Brinfin vertegenwoordigt en twee leden die worden benoemd op eensluidend advies van de raad van bestuur van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Haven van Brussel oefent verschillende activiteiten uit die van deze instelling een unieke speler in zijn soort maken binnen het Brusselse institutionele landschap:

- Ze is de referentiebeheerder van het kanaal, in samenwerking met andere Vlaamse, Waalse en Europese spelers. In deze hoedanigheid onderhoudt de Haven de Brusselse waterweg meer bepaald als een schakel in het Europese waterwegennet TEN-V en beheert ze de infrastructuur die rechtstreeks verbonden is met de scheepvaart op het kanaal, i.e. sluizen, bruggen, oevers en kaden. De Haven oefent ook een functie uit van beheerder van het water van het kanaal, meer bepaald als collector (afvoer) en distributeur van water voor de in de buurt gelegen ondernemingen, en draagt bij tot de regeling van het waterpeil in het waterwegennet in samenwerking met de andere twee gewesten.



- De Haven van Brussel beheert en ontwikkelt de zeehaven en het havengebied waar ze projecten uitvoert (ontwikkeling van infrastructuur, terreinen in concessie geven enzovoort) in een optiek van economische ontwikkeling en van industriële, logistieke en havenontwikkeling.
- Ze heeft ook een functie van facilitator voor de ontwikkeling van duurzame logistieke oplossingen.

Wat betreft het verkeer werd in 2019 in totaal 6,6 miljoen ton goederen vervoerd over het kanaal (5,2 miljoen ton eigen verkeer en 1,4 miljoen ton transitverkeer). Dit verkeer betreft voornamelijk de volgende stromen:

- Bouwmaterialen: Meer dan 60% van het verkeer;
- Energieproducten: Circa 20% van het verkeer;
- Containers: bijna 10%;
- De rest van het verkeer omvat metaalproducten, mineralen en schroot, landbouwproducten en andere voedingswaren en chemische producten.

2. Jaarverslag

<http://rapportannuel.port.brussels>

II. Spoornet en spoorverkeer

1. Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN)

De haven van Brussel maakt deel uit van 2 Europese corridors, wat betekent dat Europa de haven erkent als een onmisbare schakel in het Europese goederenvervoer. Dankzij deze erkenning heeft de Haven toegang tot specifieke fondsen voor infrastructuurwerken.

2. Gewestelijke beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

De algemene beleidsverklaring bepaalt onder meer:



- “De Regering zal van de productieactiviteiten terug een sterke functie maken door de bestemming van de huidige industrie- en havengebieden te behouden. Daarnaast zal zij van Schaarbeek-Vorming een belangrijke prioriteit maken.” (p. 62);
- “De Regering zal ook steun verlenen aan innovatie op het gebied van de actieve vervoerswijzen voor wat het woon-werkverkeer en het vrachtvervoer betreft.” (p. 78);
- “Het Gewest heeft ook de ambitie om het gebruik van vrachtvervoersbedrijven te stimuleren die diensten aanbieden die aangepast zijn aan de gewestelijke context. Bovendien zal het Gewest het goederenvervoer over het water aanmoedigen, zowel voor de levering van goederen als voor het beheer van werfmateriaal, om het aantal vrachtwagens op de wegen te verminderen en zo bij te dragen tot een meer verkeersluwe mobiliteit.” (p. 84);
- Ze neemt de ambities over zoals die staan beschreven in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, in het ontwerp van het plan Good Move en in het GBP, die alle het behoud van de spoorverbinding met de voorhaven vooropstellen.

3. Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) 2021-2030

Voorts heeft de Brusselse regering op 19/10/2019 haar bijdrage tot het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) voor de periode 2021-2030 vergroot. De federale regering heeft dat voorbeeld gevolgd en vergrootte op haar beurt haar bijdrage; in dit kader liet de federale regering in het NEKP de noodzaak opnemen om het spoorvervoer te ondersteunen voor wat betreft het goederenvervoer, om van 12% van het totaal naar 20% te gaan in 2030.

4. Evolutie van het spoornet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 1930 tot vandaag

Het havengebied beschikte in het verleden, sinds het begin van de 20ste eeuw, over een belangrijke spoorverbinding. Vier zones werden door het spoor bediend: de site van Thurn & Taxis en het TIR-centrum, de voorhaven linkeroever en twee zones in de voorhaven rechteroever. In de loop der jaren echter werden heel wat sporen ontmanteld zonder dat de Haven of het Gewest daar enige controle over hadden. In een periode van 30 jaar daalde het aantal havenzones met een spoorverbinding van 4 tot 1. Van een totaal van 7,4 km aan spoor blijft er vandaag nog maar 1,8 km over.

In het Brussels Gewest worden vandaag nog maar 2 zones bediend door het goederenvervoer per spoor, i.e. de voorhaven en de Audi-vestiging in Vorst. Het behoud van deze spoorverbindingen is des



te belangrijker daar de opname van de Haven in het trans-Europees vervoersnetwerk vereist, zoals gevraagd door de Europese Commissie, dat alle bestaande infrastructuur wordt behouden, waaronder ook de spoorverbindingen die onmisbaar zijn voor de intermodaliteit.

5. Nieuwe regelmatige spoorverbinding tussen Brussel en Valencia (Spanje)

Sinds december 2018 is er helaas geen spoorverkeer meer naar de voorhaven, onder meer als gevolg van de onzekerheid betreffende de spoorverbinding met de voorhaven. De Haven van Brussel, Lineas en het Europees Centrum voor fruit en groenten (ECFG) hebben hun krachten gebundeld om een nieuwe spoorverbinding tussen Valencia (Spanje) en Brussel te creëren.

Van alle fruit dat uit het zuiden komt, is het grootste deel immers afkomstig van Spanje. Elke week komen 200 vrachtwagens met citrusvruchten uit Spanje naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de jaren 1950 en 1960 kwamen al deze goederen over het spoor naar Thurn & Taxis. In de jaren 1970 en tot in 1993, het jaar waarin de laatste wagon aankwam, werd dit verkeer beetje bij beetje overgenomen door het wegvervoer; vandaag komen alle Spaanse groenten en fruit (100%) per vrachtwagen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De nieuwe regelmatige spoorverbinding zou kunnen aansluiten op de bestaande spoorverbinding van Valencia naar Rotterdam die Shuttlewide exploiteert.

Een eerste proeftraject was gepland op 31 maart. Als gevolg van de lockdown werd het uitgesteld tot begin oktober 2020. Dit proeftraject voorziet in het vervoer per trein van 6 containers met citrusvruchten vanuit Valencia. De voor Brussel bestemde wagons zullen worden losgekoppeld in Antwerpen vanwaar ze naar de voorhaven (TTB-terminal) zullen worden getrokken. Daar dit traject vandaag over de weg plaatsvindt, zal dit project aanzienlijke besparingen van externe kosten opleveren en ook leiden tot een afname van de CO₂-uitstoot.

De ondernemingen Colruyt, Delhaize, Central Fruit, Ringoot (onder andere) nemen deel aan dit proeftraject. Het gaat enkel om sinaasappelen (daar het seizoen van de clementines dan voorbij zal zijn) die afkomstig zijn van meerdere expediteurs in Castellon, Alzira, Valencia en Murcia.



De gebruikte containers zijn van het type REEFER UNIT 45 die even groot zijn als de aanhangwagens van een vrachtwagen. Ze worden geladen bij de expediteur en worden per vrachtwagen naar het station van Valencia gebracht waar twee containers per spoorwagon worden geladen. Ze worden gelost in de containerterminal (TTB) in de voorhaven van Brussel en worden dan per vrachtwagen overgebracht naar het Europees Centrum voor fruit en groenten dat op minder dan één kilometer ligt. Het deel over de weg van dit gecombineerd vervoer is dus zeer klein.

Daar de containers even groot zijn als de aanhangwagens van een vrachtwagen, komt er één vrachtwagen minder op de weg voor elke gebruikte container.

Het doel bestaat erin om vervolgens te beginnen met een structurele spoorverbinding. Het seizoen van de citrusvruchten in Spanje duurt van oktober tot eind april/begin mei, i.e. iets meer dan zes maanden. Als we op termijn uitgaan van 20 containers per trein en van 3 treinen per week, dan zouden er wekelijks 60 vrachtwagens minder in het verkeer komen, of 1.600 vrachtwagens minder per jaar, en zou er in totaal meer dan 40.000 ton per spoor in plaats van via de weg worden vervoerd. In een tweede fase, wanneer alles op wieltes loopt en er goede spoorverbindingen zijn, zal het mogelijk worden om andere groenten en fruit volgens hetzelfde scenario te vervoeren vanuit andere gebieden in Spanje, Italië of Zuid-Frankrijk.

Op basis van de plannen van Infrabel om de sporen niet meer te onderhouden na 31 december 2020, kan het project echter niet doorgaan; de Haven van Brussel heeft Infrabel daarom op 17 juli 2020 formeel aangemaand om het onderhoud na die datum voort te zetten, totdat er een voor alle partijen aanvaardbare oplossing is gevonden. Zie punt III.4.c in fine hieronder en de ingebrekestelling in bijlage.

6. Andere mogelijkheden voor toekomstig spoorverkeer in het havengebied

a) CERES

CERES, een belangrijke concessionaris die een industriële maalderij beheert en in het verleden gebruik maakte van spoorvervoer, heeft tijdens de voorbije maanden opnieuw contacten daartoe gelegd, meer bepaald als gevolg van bijzonder lange periodes van lage waterstanden op de Rijn tijdens de afgelopen zomer.



b) Trimodal Terminal Brussels

De containerterminal (Trimodal Terminal Brussels) gelegen in de voorhaven van Brussel is de enige plaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar de drie vervoerswijzen water-spoorweg worden samengebracht. De containerterminal zoekt nog steeds naar vervoermogelijkheden ter aanvulling van de waterweg, meer bepaald rekening gehouden met de congestie in sommige zeehavens. Er vinden momenteel onderhandelingen plaats tussen Brussel en de terminal van Cosco Shipping in Zeebrugge met het oog op de lancering van een binnenvaart- of spoorverbinding.

c) Smet/Rhenus

Smet/Rhenus, een internationale operator in de voorhaven, wenst overslagactiviteiten spoor/water te organiseren, zoals dat al gebeurde in het verleden: Russische boomstammen voor Bullange, grind voor NMBS-werven, opgegraven grond. Rhenus heeft duidelijk aangetoond de activiteiten van Smet te willen stimuleren door gebruik te maken van het spoor.

d) Ziegler

Een andere concessionaris in de haven, Ziegler, heeft uitdrukkelijk gevraagd om het spoorvervoer op te nemen in het kader van haar concessieovereenkomst.

e) Het project m.b.t. het uitgraven van de Metro Noord door Beliris

Een van de grote werven van het Gewest tijdens de komende jaren is de verlenging van metrolijn 3 naar Bordet, via Haren. Het project "Metro Noord" wordt geleid door Beliris, dat momenteel het bestek opmaakt. Op vraag van de Haven in het kader van haar plan voor beheer van de werven rond het kanaal 2020-2024 heeft de bouwheer inzonderheid een analyse gemaakt van de werflogistiek en de impact ervan. Alleen al de evacuatie van de opgegraven grond is goed voor 2 miljoen ton aarde die op zo duurzaam mogelijke wijze naar locaties buiten het Gewest moet worden vervoerd. Een van de in alle opzichten gunstigste oplossingen zou erin bestaan de opgegraven grond af te voeren over het water vanaf de voorhaven, met een voortransport per trein tussen de toekomstige stelplaats in Haren en de



kades van de voorhaven (een dergelijke oplossing werd in Parijs reeds ontwikkeld voor een soortgelijke werf). De spoorinfrastructuur bestaat, maar voorlopig wenst Infrabel in dit verband nog geen verbintenissen aan te gaan. Het gaat nochtans om een unieke gelegenheid om van de bestaande infrastructuur gebruik te maken en op die manier te profiteren van een unieke multimodale complementariteit in Brussel in het kader van een project dat al even uniek is.

f) Vervoer van 350.000 m³ grond die de NMBS voorlopig heeft opgeslagen op een terrein van 14,5 ha

De NMBS slaat een aanzienlijke hoeveelheid grond en afgegraven grond op (naar schatting 350 000 m³) op een terrein ten noorden van de site Schaarbeek-Vorming. Die grond komt van andere, vooral Brusselse spoorwegterreinen die de voorbije tientallen jaren door de NMBS heringericht werden met het oog op hun herbestemming (bv. Josaphat). Op termijn moet die grond worden afgevoerd. De beste oplossing zou erin bestaan de grond over het spoor te vervoeren naar de voorhaven waar de grond vervolgens kan worden overgeladen op boten.

g) Toekomstig koolstofarm ("Low Carbon Emission") multimodaal logistiek platform op de site van Schaarbeek-Vorming

Tot slot wenst de Haven – en dit vertegenwoordigt op middellange en lange termijn de grootste vervoervolumes, zoals eerder gezegd – een koolstofarm multimodaal logistiek platform te creëren nadat citydev.brussels de site van Schaarbeek-Vorming zal hebben kunnen kopen van het FSI en aan de Haven een erfpachtrecht zal hebben verleend voor de helft van het perceel. Natuurlijk heeft dit project enkel maar zin indien de spoorverbinding van de site en de voorhaven alsook de vormingsbundel worden behouden achteraan de site van Schaarbeek-Vorming.



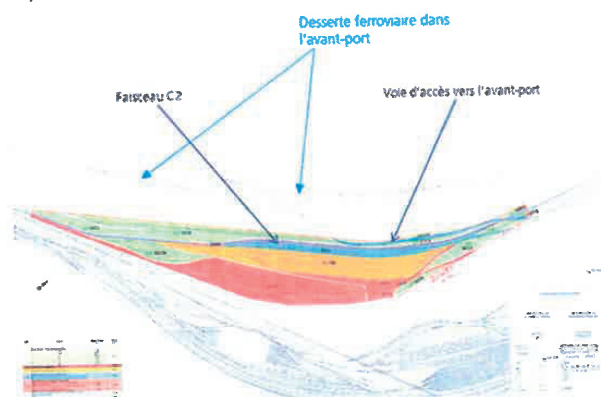
III. Ontmanteling van de bundel C2

1. Koninklijk besluit van 30/12/2004

Het koninklijk besluit van 30/12/2004 bepaalt dat de grond die eigendom is van het FSI door de NMBS moet worden gesaneerd en eerst door Infrabel moet worden ontmanteld tegen uiterlijk 31/12/2020. Zo dat niet gebeurt, is Infrabel aan het FSI een jaarlijkse boete van € 7 miljoen verschuldigd.

2. Voorstelling van de bundel C2

a) Plan



Op het terrein van 40 ha dat eigendom is van het FSI (gekleurde delen op bovenstaand plan) liggen twee gehelen van spoorweginfrastructuur die nodig zijn om de spoorverbinding met de voorhaven te behouden (in het blauw op bovenstaand plan):

- De vormingsbundel C2 die momenteel 8 sporen omvat ; voor de ontkoppeling van de rijtuigen moeten in ieder geval 2 sporen blijven, voordat ze naar de terminal in de voorhaven worden verplaatst.
- Het verbindingsspoor met de Haven van Brussel

Vandaag blijven nog het verbindingsspoor met de Haven van Brussel, 8 sporen van de voormelde vormingsbundel C2 en de constructie bij ingang 10 over.

Deze weliswaar verouderde infrastructuur volstaat om momenteel een spoorverbinding met de voorhaven mogelijk te maken.



Volgens de planning die Infrabel aan de haven heeft doorgestuurd, zullen zes van deze acht sporen geleidelijk aan uit dienst worden genomen tegen 15 oktober 2020. De 2 resterende sporen worden op 31 december 2020 buiten dienst gesteld en de ontmanteling begint op 1 april 2021. Het is de bedoeling dat het terrein tegen 30 juni 2021 weer in perfecte staat wordt gebracht.

Infrabel werd door de Haven van Brussel in gebreke gesteld om de infrastructuur ook na 31 december 2020 in perfecte staat van functionering te houden. Meer in het algemeen zal men hieronder lezen over de lopende juridische procedure die de Haven van Brussel heeft aangespannen tegen FIF en Infrabel met het oog op de vrijwaring van deze infrastructuur.

b) Vormingsbundel

Deze vormingsbundel is noodzakelijk om de goederentreinen te ontkoppelen tot twee stellen alvorens ze toegang hebben tot de voorhaven. De treinen zijn immers ca. 700 meter lang terwijl het opslaggebied van de treinen in de voorhaven slechts 350 meter lang is.

c) Toegangsweg naar de voorhaven

Via deze toegangsweg hebben de in twee gesplitste treinen toegang tot de voorhaven en meer bepaald tot ofwel de kades ofwel de trimodale containerterminal (water-spoor-weg).

d) Investerings in het spoor in de voorhaven tussen 2007 en 2011

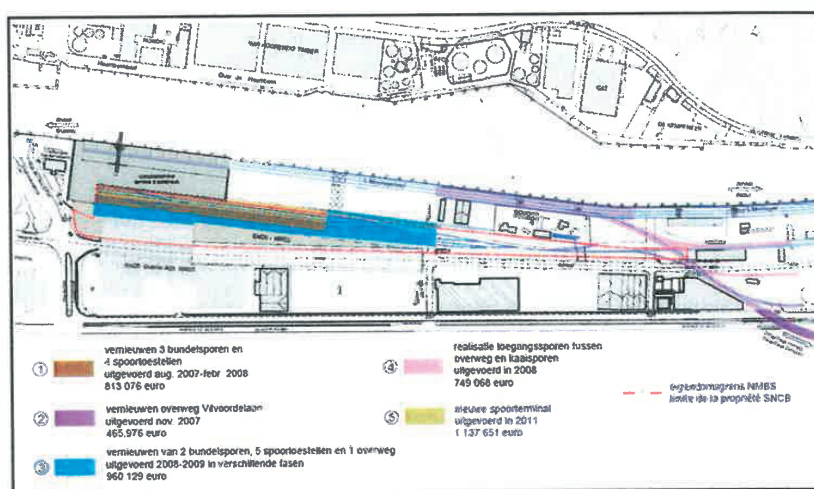
Op 5 december 2006 ondertekenden de federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de NMBS Holding, Infrabel, de Haven van Brussel en de naamloze vennootschap in oprichting SPV een overeenkomst met betrekking tot de voorfinanciering van de in de Haven van Brussel te creëren infrastructuur.

Deze overeenkomst werd gesloten ter uitvoering van de beslissingen die het overlegcomité tussen de federale regering, de gemeenschappen en de gewesten had genomen op 11 oktober en 7 december 2005. Het overlegcomité selecteerde 6 infrastructuurprojecten met onder meer investeringen in de Haven van Brussel voor een totaal bedrag van € 5.000.000.



Deze werken werden uitgevoerd tussen 2007 en 2011 (cf. onderstaand plan). Een saldo van € 532.245,36 moet nog worden besteed aan andere werkzaamheden.

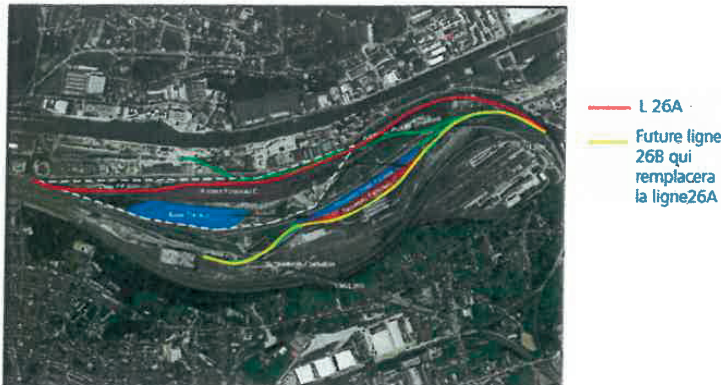
Het feit dat Infrabel deze werken heeft uitgevoerd, toont duidelijk aan dat zij gelooft in het ontwikkelingspotentieel van het spoorvervoer in de voorhaven. Het zou dan ook onvoorstelbaar zijn om deze infrastructuur pas enkele jaren nadat ze is gerenoveerd/opgericht weer te vernietigen.



3. Onderhandelingen met Infrabel

Tussen half mei 2017 en half mei 2019 hebben verschillende vergaderingen plaatsgevonden. Daaraan hebben vertegenwoordigers deelgenomen van de Haven, Infrabel, het FSI, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale Staat en citydev.brussels dat handelde als koper van de site van 40 ha.

Infrabel stelde voor om de vormingsbundel te verplaatsen naar achteren op het gebied van 40 ha (cf. nieuwe bundel in het rood op bovenstaand plan).



Deze nieuwe vormingsbundel zou worden gedeeld en zal bestaan uit 4 sporen die zijn voorbehouden voor Infrabel en 4 gedeelde sporen waarvan er 3 meer bepaald zullen tegemoetkomen aan de noden van de Haven. De bundel zou in 2 fasen tot stand komen. De eerste fase komt overeen met de 4 sporen van Infrabel, de tweede fase met de 4 gedeelde sporen.

De nieuwe bundel kon niet worden gebouwd op de locatie van de huidige bundel, die zich in het midden van de FIF-site bevindt: de Haven van Brussel is van plan de site te gebruiken voor een groot multimodaal platform, zoals hiervoor werd besproken (pag.7).

Toen er zich in het najaar van 2018 nog geen oplossing leek af te tekenen (met betrekking tot deze nieuwe vormingsbundel, het verbindingsspoor met de voorhaven en de aankoop van het gebied van 40 ha), besliste de Haven om Infrabel op 12 oktober 2018 te dagvaarden voor de rechtbank van eerste aanleg van Brussel. Het gewest, en inzonderheid zijn regering, die de Haven ten volle ondersteunt, heeft zich bij deze zaak gevoegd. Ook de grootste speler op het vlak van goederenverkeer, Lineas, voegde zich bij de zaak ter ondersteuning van de Haven.

4. Juridische procedure

a) Procedure ten gronde

Beknpte samenvatting van de argumenten van de Haven van Brussel voor de rechtbank van eerste aanleg van Brussel:

- schending van de TEN-verordening: De Haven van Brussel maakt deel uit van 2 Europese corridors, wat betekent dat Europa de haven erkent als een onmisbare schakel in het Europese



goederenvervoer. Dankzij deze erkenning heeft de Haven toegang tot specifieke fondsen voor infrastructuurwerken. Artikel 15 van verordening nr. 1315/2013 van 11 december 2013 betreffende de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-verordening) verplicht de lidstaten er duidelijk toe om “ervoor te zorgen dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- of spoorweginfrastructuur”. Bovendien is het zo dat als de infrastructuur er is, het handelen door een lidstaat wat leidt tot de ontmanteling van die infrastructuur een directe en eenvoudig identificeerbare schending van de verplichting is (dit is het geval wanneer er een bestaande spoorverbinding met een haven is en waarvan de verwijdering regelrecht in strijd is met een Europese verplichting). Tot slot heeft de TEN-verordening volgens de advocaat van de Haven van Brussel voorrang op voornoemd koninklijk besluit van 30 december 2004.

- verwerving van een recht van erfdienstbaarheid: de Haven heeft een erfdienstbaarheid verworven op het fonds van het FSI;
- schending van het beginsel van federale loyaliteit: het FSI, en via dit fonds ook de federale Staat, gedraagt zich niet op loyale wijze ten aanzien van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, daar ze de spoorverbinding van zijn Haven willen schrappen;
- domanialiteitsbeginsel: het komt de Haven van Brussel toe, en enkel de Haven, om haar spoorverbinding eventueel te schrappen in haar hoedanigheid van overheid: het FSI geniet dit voorrecht niet.

Het dossier zou worden gepleit op 3 en 4 september 2020, maar de procedure in eerste aanleg dooft uit als gevolg van het beroep dat werd ingesteld tegen het vonnis alvorens recht te doen (zie infra).

b) Bewarende maatregelen: het vonnis van 20 december 2019

De Haven van Brussel heeft ook een vordering tot voorlopige maatregelen ingediend om Infrabel te verbieden, zolang er geen definitief vonnis ten gronde is gewezen, om de bundel van twee wachtsproen en het toegangsspoor naar de voorhaven te ontmantelen.

Infrabel had de Haven immers geschreven de zes van de acht wachtsproen begin juni 2020 te ontmantelen, twee niet geëlektrificeerde sproen zouden in gebruik blijven tot eind december 2020. Naar aanleiding van het beroep dat de Haven op 12 oktober 2018 bij de rechtbank heeft ingesteld, had



de rechter een pleidooienplanning opgesteld volgens welke de pleidooien zouden plaatsvinden op 3 en 4 september 2020, dus na aanvang van de ontmanteling.

In het kader van dit verzoek om voorlopige maatregelen hebben de federale Staat, Infrabel en het Fonds voor spoorweginfrastructuur de rechter gevraagd geen uitspraak te doen (hetzij zich onbevoegd te verklaren) daar de Haven volgens hen geen enkel subjectief recht ten aanzien van Infrabel aanhaalt.

In zijn vonnis van 20 december 2019 heeft de rechter deze onbevoegdverklaring verworpen en heeft hij slechts een van de vier subjectieve rechten waarop de Haven zich beroept behouden, namelijk het recht van erfdienstbaarheid ten opzichte van deze spoorwegen. De rechter doet geen uitspraak over de vraag ten gronde of dit subjectieve recht in aanmerking moet worden genomen en of het voorrang heeft op het eigendomsrecht waarop het Fonds voor spoorweginfrastructuur zich beroept.

Wat betreft de vordering van de Belgische Staat, Infrabel en het Fonds voor spoorweginfrastructuur waaruit moet blijken dat de Haven er geen belang bij heeft te handelen wegens het gebrek aan huidig verkeer, heeft de rechter dit argument verworpen met het argument dat: “de ontmanteling van deze infrastructuur de Haven van Brussel schade zou kunnen berokkenen”.

Tot slot, wat betreft de vordering om voorlopige maatregelen als zodanig, heeft de rechter er nota van genomen dat Infrabel en het Fonds voor spoorweginfrastructuur in de loop van deze procedure op 5 november 2019 een nieuwe overeenkomst hebben afgesloten die Infrabel tijd geeft tot ten laatste 30 juni 2021 om de ontmanteling voltooid te hebben. Dankzij de actie van de Haven is de ontmanteling van de sporen dus met zes maanden uitgesteld, ten opzichte van de termijn voorzien in fiche 13, bijlage bij voormeld koninklijk besluit van 30 december 2004, wat voor de rechter voldoende is. Hij geeft daarbij aan dat er vóór die datum een beslissing ten gronde zal komen.

- c) Nieuwe kalender: pleidooien op 8 en 9 februari 2021 en begin van de ontmantelingswerken door Infrabel op 1 april 2021

De Haven van Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben beroep ingesteld tegen dit vonnis alvorens recht te doen van 20 december 2019, daar het blijkbaar - op definitieve wijze en door middel van een zeer laakbare redenering van slechts enkele zinnen - 3 van de 4 middelen van de Haven van Brussel heeft afgewezen. Het bewuste vonnis behoudt enkel het middel van de erfdienstbaarheid.



Op de inleidende zitting van 18 juni 2020 werd een kalender voor uitwisseling van conclusies vastgesteld, met pleidooien op 8 en 9 februari 2021. Zoals al gezegd, leidt het beroep dat de Haven en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest instellen, door het beginsel van de devolutieve werking, tot de uitdoving van het dossier in 1ste aanleg: het hele dossier wordt meegenomen naar het hoger beroep.

De raadsman van Infrabel heeft de advocaten van de Haven van Brussel per e-mail officieel laten weten dat de werken ter ontmanteling van de sporen, met als doel het terrein vrij van alle spoorinfrastructuur terug te geven aan het FSI tegen uiterlijk 30 juni 2021, van start zullen gaan op 1 april 2021 - i.e. na de pleidooien van 8 en 9 februari 2021. Dankzij de verkregen kalender zal de Haven van Brussel in principe dus zekerheid hebben wat betreft de maatregelen alvorens recht te doen, voordat de werken van start gaan (in de hoop dat het hof van beroep beslist om de werken te verbieden).

Er moet echter een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen ontmanteling (de fysieke verwijdering van de infrastructuur) en de buitendienststelling ervan. Als de ontmanteling op 1 april 2021 van start gaat, wordt de infrastructuur (C2-bundel en toegangsweg) op 31 december 2020 door Infrabel buiten dienst gesteld. Het hierboven ontwikkelde treinproject Valencia-Brussel wordt dus de facto geannuleerd. De Haven van Brussel heeft Infrabel daarom op 17 juli 2020 een ingebrekestelling gestuurd om de buitengebruikstelling van de infrastructuur uit te stellen tot er een voor alle partijen aanvaardbare oplossing is gevonden.

5. Interactie met het Directoraat-generaal Vervoer van de Europese Commissie

De Haven van Brussel heeft op 28 oktober 2019 het DG Vervoer van de Europese Commissie aangeschreven om zijn aandacht te vestigen op het ernstige en reële gevaar van de ontmanteling voor de spoorverbinding van de haventerminal.

Na verscheidene herinneringen vond op vrijdag 29 mei 2020 een videoconferentie plaats tussen de vertegenwoordigers van het DG Vervoer en Philippe Matthis, adjunct-directeur-generaal, en Bertrand de Hemptinne, coördinator van de Juridische en de HR-directies.

Volgens de vertegenwoordigers van het DG Vervoer zou de ontmanteling van de C2-bundel en de verbindingsweg tot de haventerminal volledig strijdig zijn met de geest van het TEN-T en het Witboek waaruit ze voortkomt.

Het DG Vervoer heeft daarom de volgende mogelijkheden voorgesteld:



1° wat betreft het mededingingsrecht zou de Belgische Mededingingsautoriteit kunnen worden gevat wegens misbruik door Infrabel van haar dominante positie. Infrabel zou immers een marktdeelnemer – de Haven – een spooruitgang voor zijn activiteit ontzeggen door zijn spoorverbinding af te schaffen;

2° de coördinator van de Spoorcorridor Noordzee-Middellandse Zee, Peter Balazs (https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/north-sea-mediterranean_en), zou een rondetafel met de Federale Staat, het FSI, Infrabel, de Haven van Brussel en het Brussels Gewest kunnen organiseren en zou de dialoog tussen de partijen kunnen vergemakkelijken met het oog op het vinden van een oplossing;

3° de verordening TEN-V zal worden bijgewerkt. Tijdens haar aanpassing zullen er onvermijdelijk ontmoetingen plaatsvinden tussen het DG Vervoer en de lidstaten, elk voor de spoorcorridors die hen aanbelangen. In dit kader zou men tijdens de ontmoeting van het DG Vervoer met de Belgische Staat deze laatste attent kunnen maken op de incoherentie tussen enerzijds de wens om Brussel op de Corridor Noordzee-Middellandse Zee te houden en anderzijds de ontmanteling van de spoorverbinding van de Haven door het FSI, dat door de Belgische Staat wordt gecontroleerd. De timing van dit proces speelt echter in het nadeel van de Haven, want het is maar net begonnen en zal niet voor medio 2021 voltooid zijn.

In het verlengde hiervan is de raad van bestuur van de Haven akkoord gegaan met de voorstellen zoals beschreven in de punten 1 en 2.

6. Brief van de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 juni 2020 aan de eerste minister met de vraag om de spoorbediening in de haven van Brussel te behouden

Op 22 juni 2020 hebben de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de minister van Mobiliteit en de bevoegde minister voor de Haven van Brussel een brief geschreven aan de eerste minister waarin ze vragen:

- dat de federale regering de nodige maatregelen zou nemen om de ontmanteling van de bundel C2 te verhinderen en de spoorverbinding met de voorhaven te behouden, waar goederen kunnen worden overgeladen tussen rivier-, spoor- en wegvervoer;
- wijzigingen aan te brengen aan het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur



overgedragen worden, met als doel de spoorverbinding op de site van Schaarbeek-Vorming te behouden.

Deze vragen beantwoorden niet alleen aan de politieke doelstellingen inzake vermindering van de klimaatimpact van België op het vlak van transport, maar ook aan de Europese wetgeving wat betreft het behoud van de spoorinfrastructuur ten voordele van een dicht en multimodaal netwerk.

IV. Samenvatting

Cf. bijgevoegde PowerPointpresentatie.

V. Advies van de Haven van Brussel

De Haven van Brussel ondersteunt deze twee initiatieven van wetsvoorstel en van voorstel van besluit. De opmerkingen van de Haven staan in het blauw in de onderstaande voorstellen.

1. Wetsvoorstel

"In het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, bijlage

1.2, fiche 13, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. *de woorden "31 december 2020" worden vervangen door de woorden "31 december 2022";*

*De Haven beveelt een verlenging aan tot na 31 december 2022. Het is immers niet zeker dat de nieuwe vormingsbundel zal zijn gebouwd tegen eind 2022. **Voorstel van de Haven:** de woorden "tot 31 december 2020" worden vervangen door "tot aan de definitieve bestending van de vormingsbundel C2 en het toegangsspoor tot de voorhaven".*

- b. *de fiche wordt aangevuld met de volgende zin: "Het verbindingsspoor met de Haven van Brussel moet worden behouden."*



*De Haven sluit zich aan bij deze vraag die het behoud verzekert van de toegang per spoor tot de voorhaven. Het behoud van de constructie van ingang 10 moet echter worden toegevoegd. Bovendien is er reden om garanties te bieden voor het behoud van de nog resterende 2 sporen van de bundel C2 tot aan de vervanging van deze bundel.” **Voorstel van de Haven:** De fiche wordt aangevuld met de volgende zin: “Het verbindingsspoor met de voorhaven en de constructie van ingang 10 moeten worden behouden, en in een perfecte staat van functionering. Bovendien moeten de nog resterende twee sporen van vormingsbundel C2 worden behouden, eveneens in een perfecte staat van functionering, zolang Infrabel geen nieuwe vormingsbundel heeft aangelegd – ten laatste tegen 31 december 2021 - op een terrein in de buurt van het terrein van 40 ha dat eigendom is van het FSI.”*

2. Voorstel van besluit

“DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS AAN DE FEDERALE REGERING:

*1. onmiddellijk een einde stellen, met alle mogelijke middelen, aan de werken van ontmanteling van de spoorinfrastructuur op het terrein van Schaarbeek-Vorming; De Haven sluit zich aan bij deze vraag totdat de nieuwe vormingsbundel zal zijn aangelegd op een andere plaats dan de huidige plaats op een terrein in de buurt van het terrein van 40 ha dat eigendom is van het FSI. In afwachting daarvan moeten de resterende twee sporen van vormingsbundel C2 en het toegangsspoor tot de voorhaven absoluut worden behouden en in een staat van werking worden gehandhaafd. **Voorstel van de Haven:** “onmiddellijk een einde stellen, met alle mogelijke middelen, aan de buitendienststelling en aan ontmantelingswerken van vormingsbundel C2, de constructie bij ingang 10 en het toegangsspoor tot de voorhaven op het terrein van Schaarbeek-Vorming”.*

2. aan Infrabel de opdracht geven de al ontmantelde sporen, die voor een verbinding zorgden met de Haven van Brussel, terug te leggen; De Haven sluit zich niet aan bij deze vraag om de al ontmantelde sporen terug te leggen, daar dit een hypotheek zou leggen op de ontwikkeling van het toekomstige multimodaal platform op de site van 40 ha. Alleen de resterende twee sporen van de vormingsbundel, de constructie bij ingang 10 en het toegangsspoor tot de voorhaven zijn belangrijk om een spoorverbinding met de Haven van Brussel te verzekeren, overeenkomstig de Europese verordening TEN-V (1315/2013).

3. een samenhangende visie uitwerken voor de ontwikkeling van het terrein van Schaarbeek-Vorming, in het algemeen belang van de burgers en met alle betrokken partners: de Haven van



Brussel, het FSI, Infrabel, de NMBS, Lineas, Audi Brussel, citydev.brussels, de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; de Haven sluit zich aan bij deze vraag.

4. alles in het werk stellen om het goederenvervoer over het spoor in België te bevorderen en te ontwikkelen, inzonderheid binnen en rond de industriegebieden in ons land;

5. nauwer samenwerken met de Europese autoriteiten, de buurlanden, de gewesten en de plaatselijke overheden, met inbegrip van alle spelers in de sector van het goederenvervoer per spoor, met als specifieke doel ons net te ontwikkelen met het oog op het goederenvervoer per spoor. "



PROBLÉMATIQUE DU MAINTIEN DE LA DESSERTE FERROVIAIRE À L'AVANT- PORT – ETAT D'AVANCEMENT

Juin 2020

Port de Bruxelles

1. EVOLUTION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT

septembre 2019 - P. 2

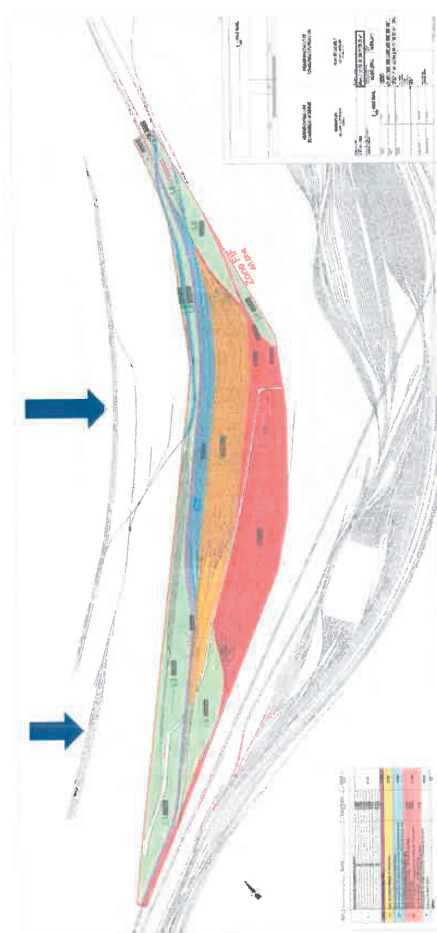
1. EVOLUTION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT

En 30 ans:

- de 4 à 1 zone du port desservie par le rail, soit
- de 7,4 km de voies ferrées à 1,8 km de voies restantes
- seulement 2 zones desservies par le secteur fret ferroviaire à Bruxelles :
 - l'avant-port
 - Site Audi à Forest

- P. 3

A l'avant-port, rive droite : Desserte = 1,8 km



Accord de coopération Etat-Régions de décembre 2005

■ Région flamande =	102,4 M€
■ Région wallonne =	590,9 M€
■ Région Bruxelles-Capitale =	5,0 M€ - 4,5 M€ investis de 2007 à 2011
	-> droit de tirage restant de 0,5 M€

- P. 4

Port de Bruxelles

2. POSITIONNEMENT D'INFRABEL CONCERNANT LA DESSERTE FERROVIAIRE DE L'AVANT-PORT

- P. 5

2.1. De 2005 à 2011

- Rénovation de la desserte pour 4,5 M€

2.2. De 2009 à 2017

- Souhait d'investir le solde restant le plus rapidement possible
- Mise en attente par le Port dans le cadre de l'extension possible du terminal à conteneurs

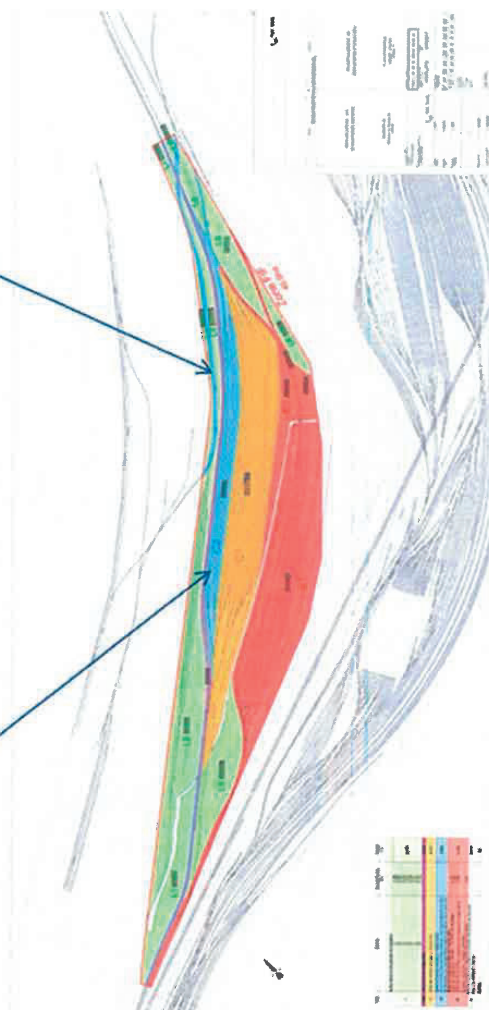
2.3. Le 31/05/2017

- Courrier d'Infrabel annonçant au Port le démantèlement du faisceau ferroviaire d'attente sur le site de 40 ha du FIF, ainsi que de la connexion vers l'avant-port pour fin décembre 2020
- Motivation : exécution de l'AR du 30/12/2004

2.4. Echéancier démantèlement (courrier Infrabel du 28/03/2019)

Voie d'accès vers l'avant-port

Faisceau C2

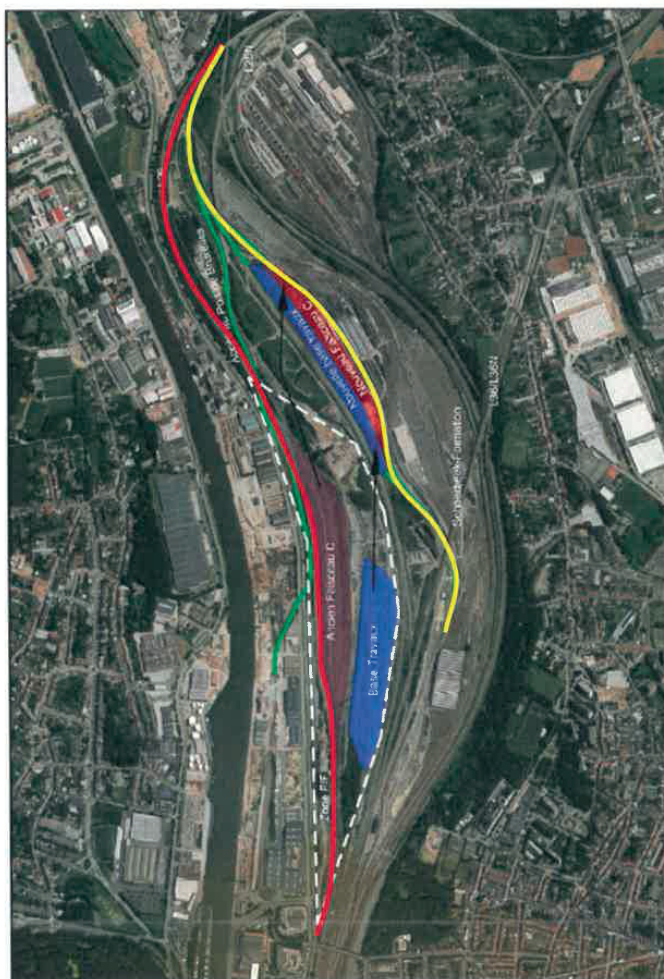


- Faisceau C2 : juin 2020
(6 des 8 voies)
- Voies d'accès + les 2 voies restantes : fin décembre 2020

- P. 7

Port de Bruxelles

2.5. Proposition d'Infrabel pour le nouveau faisceau de manœuvre



L 26A

Future ligne
26B qui
remplacera
la ligne 26A

- P. 8

2.5. Proposition d'Infrabel pour le nouveau faisceau de manœuvre

APPEL D'OFFRE LANCÉ PAR LE PORT POUR DÉTERMINER S'IL S'AGIT DE LA MEILLEURE IMPLANTATION POSSIBLE:

- POUR LA DESSERTE DE L'AVANT-PORT
- POUR LE DÉVELOPPEMENT MULTIMODAL DU SITE DE SCHAEERBEEK-FORMATION

- P. 9

Port de Bruxelles

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT A INFRABEL

- P. 10

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.1. Décision du CA du 26/05/2018 d'ester en justice

- Action introduite le 12/10/2018, après 2 courriers de mise en demeure à Infrabel

■ Motivations :

- La desserte ferroviaire fait partie du domaine public du Port et donc ni Infrabel ni l'Etat fédéral ni le FIF ne sont compétents pour la désaffecter.
- Le Port a acquis une servitude d'utilité publique sur la desserte via prescription acquisitive de 30 ans.
- Obligations de l'Etat fédéral de garantir le maintien d'une connexion ferroviaire de l'avant-port de Bruxelles, dans le cadre du Règlement numéro 1315-2013 du parlement européen et du conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

3.2. Décision du GRBC du 13/11/2018 d'être partie à la cause en soutien du Port de Bruxelles

- P. 11

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.3. Décision du Conseil de Direction du 14/03/2019 d'introduire une action complémentaire : mesures provisoires visant à empêcher tout démantèlement avant la décision de fond

- Motivation : Le calendrier des conclusions des parties prévoit le dernier dépôt de conclusions le 25/06/2020, soit après le début du démantèlement des voies. (Plaidoiries fixées au 03/09/2020).

- P. 12

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.4. Jugement avant-dire droit du 20 décembre 2019

- Le juge n'a retenu qu'un seul des 4 droits subjectifs invoqués par le Port, à savoir un droit de servitude sur ces voies ferroviaires. Le juge ne tranche pas la question au fond de savoir si ce droit subjectif est à retenir et s'il prévaut par rapport au droit de propriété qu'invoque le Fond d'infrastructures ferroviaires.
- En ce qui concerne la demande de l'État belge, d'Infrabel et du FIF visant à dire qu'il n'y a pas d'intérêt pour le Port à agir vu l'absence de trafic actuel, le juge a refusé cet argument en invoquant que : « le démantèlement de cette infrastructure est donc susceptible de constituer un dommage pour le Port de Bruxelles ».
- Le juge a pris acte du fait qu'au cours de cette procédure, Infrabel et le FIF ont conclu une nouvelle convention en date du 5 novembre 2019 qui permet à Infrabel de maintenir les voies ferroviaires jusqu'au 30 juin 2021.

=> Grâce à l'action du Port, le démantèlement des voies a ainsi été postposé de six mois.

- P. 13

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.5. Appel introduit par la Port contre le jugement avant-dire droit + soutien de la Région

- ☐ La séance d'introduction a eu lieu le 18 juin
- ☐ Audiences de plaidoiries : les 8 et 9 février 2021.
- ☐ Jugement dans le mois
- ☐ Engagement officiel d'Infrabel que les travaux de démantèlement ne débiteront pas avant le **1er avril 2021**

- P. 14

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.6. Demande auprès d'Infrabel, avec le concours de Lineas, de permettre l'utilisation du réseau ferré marchandises pour acheminer 3 trains/semaine depuis Valence (Espagne) jusqu'au terminal à conteneurs au profit du CEFL



Train pilote en octobre 2020

Yellow: parking
Orange: (escorted) path to event site
Green X: handover safety vests
Dark blue: event wagon
Light blue: safe step for boarding
Green: safe zone for guests / journalists
Grey: no access
Red: physical perimeter
Pink: Fruit train demo

- P. 15

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.7. Décision du Conseil d'administration du 25/10/2019

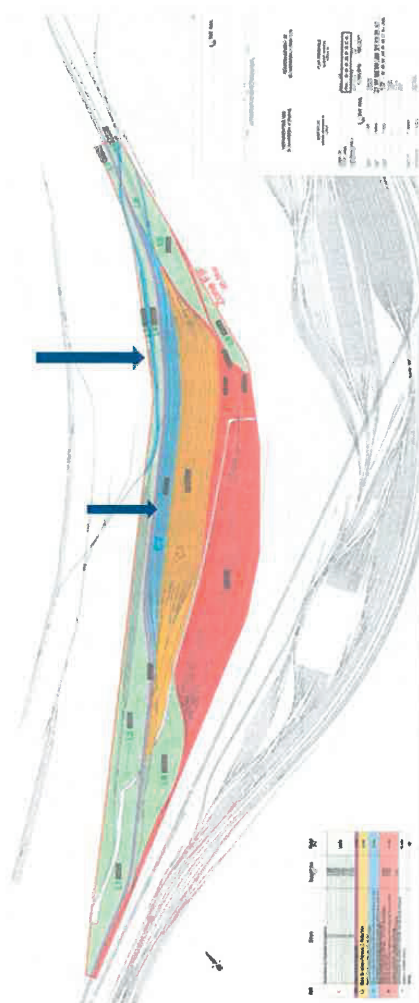
- Ecrire un courrier auprès de la DG Transport de la Commission européenne demandant à la Commission de prendre à l'égard de l'état fédéral belge et de son entreprise publique les mesures nécessaires pour assurer le respect du Règlement n° 1315-2013
- Réaction de la DG transport fin mai 2020
 - procédure en infraction au Règlement européen RTE-T, intentée contre l'Etat belge, n'aurait pas suffisamment de chances d'aboutir.
 - La DG Transports a suggéré dès lors les pistes alternatives suivantes:
 - Saisie de l'Autorité belge de la Concurrence pour abus de position dominante dans le chef d'Infrabel
 - Organisation d'une table ronde par le coordinateur du Corridor ferroviaire Mer du Nord – Méditerranée, Peter Balazs

- P. 16

3. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À INFRABEL

3.8. Décision du Conseil d'administration du 25/10/2019

- Le CA a marqué accord sur la sollicitation par le Port de l'autorisation du Gouvernement d'exproprier le FIF de l'assiette de 4,239 ha sur lequel sont sis la voie d'accès ainsi que le faisceau C2 assurant la connexion du Terminal portuaire au réseau ferroviaire SI décision de justice défavorable.



-P. 17

Port de Bruxelles

4. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT A LA RÉGION

- P. 18

4. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À LA RÉGION

4.1. Décision du Conseil d'Administration du 21 février 2020

- Le CA demande au ministre de tutelle du Port de proposer au gouvernement d'accorder un mandat à Citydev afin de faire une offre d'achat ferme au FIF pour le terrain de 40 ha situé sur le site de Schaarbeek-Formation ;
- Le CA prend note de la décision du tribunal du 20/12/2019 concernant les mesures provisoires, garantissant la préservation de la liaison ferroviaire au moins jusqu'à ce qu'un jugement soit prononcé sur le fond de la procédure ;
- Le CA décide, de faire appel de cette décision de justice, étant donné que le juge semble rejeter définitivement 3 des 4 moyens invoqués par le Port, compromettant ainsi les chances du port de gagner la procédure sur le fond.

- P. 19

4. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À LA REGION

4.2. Décision du Conseil d'Administration du 28 mars 2020

- Le Conseil d'Administration demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de prendre toutes les mesures utiles concernant le maintien de la desserte ferroviaire.
- Le Conseil d'administration demande d'être rapidement tenu au courant des initiatives que prendra le gouvernement.

- P. 20

4. POSITIONNEMENT DU PORT PAR RAPPORT À LA REGION

4.3. Décision du Conseil d'Administration du 26 juin 2020

- Le CA décide de faire analyser, et le cas échéant d'activer la piste de « l'abus de position dominante » évoquée par la DG Transport de la Commission européenne auprès de l'Autorité belge de la concurrence ;
- Le CA décide de demander à Monsieur Peter Balazs, coordinateur du Corridor Mer du Nord – Méditerranée, de convoquer une réunion avec toutes les parties prenantes (Etat belge, FIF, Infrabel, RBC, Port de Bruxelles) ;
- Le CA décide de charger le conseil du Port de tester les avocats de la partie adverse confidentiellement sur les possibilités d'acquérir le site ou de développer tout autre type de partenariat permettant le développement du site.

- P. 21

4. BIS POSITIONNEMENTS POLITIQUES

Proposition de loi Ecolo

- Débat en commission Mobilité de la Chambre du 23/06/2020
 - Personne ne veut la suppression
 - Avis écrit a été demandé à toutes les parties : Port, Lineas, Infrabel, Région de Bruxelles-Capitale, Ministre Belot
 - Vote en septembre

Positionnement du GRBC

- Courrier au Gouvernement fédéral du 22/06/2020 demandant le maintien de la desserte ferroviaire de l'avant-port

- P. 22

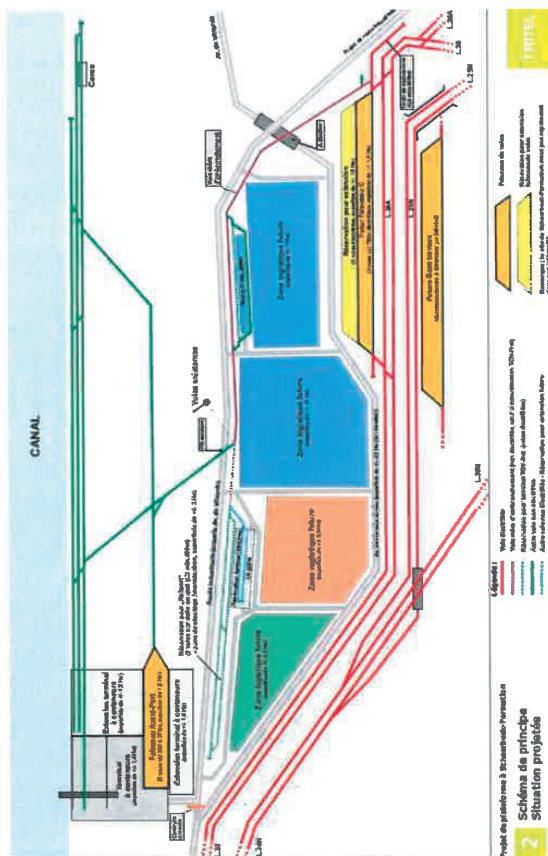
Port de Bruxelles

5. DÉVELOPPEMENT D'UNE PLATE-FORME LOGISTIQUE MULTIMODALE À L'AVANT-PORT

- P. 23

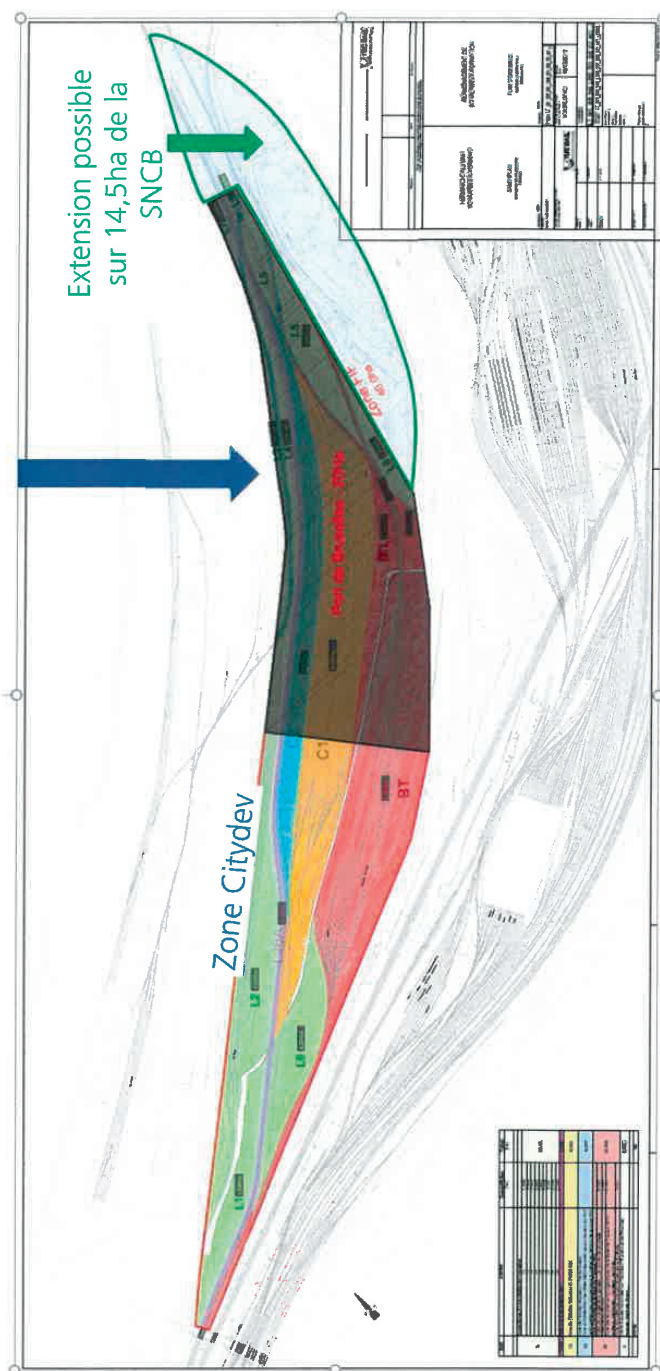
5.1. Proposition de la plateforme économique Schaarbeek-Formation

- Sur base des études :
 - Tritel (*Etude de marché*, Schaarbeek-Formation, nov. 2012) et
 - Stratec (*Etude de faisabilité TGV-Fret sur Schaarbeek-Formation*, févr. 2014)
- Port mandaté par la RBC pour acheter le site, puis consolidation du Port et impossibilité d'emprunter.



- P. 24

5.2. Proposition du CA du 26 avril 2019



-P. 25

5.2. Proposition du CA du 26/04/2019

- Le Port devra ériger ou faire ériger sur cette parcelle de 20 ha, après lancement d'une procédure d'appel à projet et l'obtention des permis nécessaires, une plate-forme logistique multimodale « Low Carbon Emission »
- Pour ce faire, le montage suivant est prévu :
 - Signature d'une convention de réservation préalable à la constitution d'un droit d'emphytéose entre le Port et Citydev;
 - Signature d'une convention entre le Port et la Région relative au financement du montage ;
 - Signature d'un acte d'emphytéose entre le Port et Citydev à l'échéance de la convention de réservation.

- P. 26

Port de Bruxelles

4.3. Réservation des budgets nécessaires par le CA du 24/05/2019

- Adoption du budget 2020 avec inscription de 800.000 € pour la convention de réservation

- P. 27

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



Port de Bruxelles - Haven van Brussel
Place des Armateurs/Redersplein 6
B- 1000 Bruxelles/Brussels