

CHAPITRE 10

SYNTHÈSE DES DÉBATS

MICHEL DELCORPS

Ingénieur civil au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Ce Colloque portant sur le site du domaine ferroviaire de la SNCB à Schaerbeek se termine ; il a donné lieu à un réel feu d'artifice d'opinions diverses sur le sujet. Par la richesse et la diversité de son contenu, il a sans aucun doute atteint son objectif. Il a permis à tous les acteurs et participants de réfléchir à l'avenir de ce qui constitue la réserve foncière la plus importante de la Région. Les caractéristiques de ce site, maintes fois répétées durant cette journée, montrent à suffisance qu'il mérite d'être valorisé.

Par les hasards du calendrier, il se trouve que ce Colloque se déroule quelques jours après le Conseil extraordinaire de nos ministres fédéraux à Ostende où la décision politique fut prise de prendre en charge le déficit d'exploitation du RER. Cette décision peut ainsi redonner un souffle nouveau au programme de mise en œuvre du RER tellement attendu.

Ce Colloque vient à point nommé « réexhumer », suivant les termes de Monsieur Deneef, Président du Conseil d'Administration de la SNCB à l'époque du Colloque, ce « vieux projet » de développement qui est d'une certaine manière lié au projet RER et au projet Diabolo.

L'opportunité de développer ce site est réactivée par cette garantie de voir le RER mis sur pied et la restructuration projetée des lignes ferroviaires pour désenclaver l'aéroport.

L'idée n'est pas nouvelle en effet de redévelopper ce vaste site sous-exploité par la SNCB. La première idée lancée par d'aucuns fut celle de créer un vaste

HOOFDSTUK 10

SYNTHESE VAN DE DEBATTEN

Burgerlijk Ingenieur, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Dit Colloquium over het spoordomein van de NMBS in Schaarbeek loopt op zijn einde. De besprekingen resulteerden in een heus vuurwerk van uiteenlopende meningen over dit onderwerp. Dankzij zijn rijke en diverse inhoud heeft dit Colloquium ongetwijfeld zijn doel bereikt. Alle spelers en deelnemers konden nadenken over de toekomst van de grootste grondreserve van het Gewest. De kenmerken van dit domein – die vandaag herhaaldelijk aan bod kwamen – bewijzen ruimschoots dat dit terrein een opwaardering verdient.

Toevallig heeft dit Colloquium plaats enkele dagen na de buitengewone ministerraad in Oostende waar de politiek besloot om het exploitatiedeficit van het GEN voor zijn rekening te nemen. Die beslissing kan het langverwachte uitvoeringsprogramma van het GEN nieuw leven inblazen.

De heer Deneef, toenmalige voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, beschrijft dit Colloquium als de "opgraving" van een "oud ontwikkelingsproject" dat op een bepaalde manier verbonden is met het RER- en het Diabolo-project.

Dit terrein biedt weer mogelijkheden dankzij de garantie dat het GEN zal worden uitgevoerd en dankzij de geplande herstructurering van de spoorlijnen om de luchthaven te ontsluiten.

De idee om dit verwaarloosde terrein van de NMBS op te waarderen is niet nieuw. Oorspronkelijk opperden bepaalde mensen de idee om een HST-terminal aan te leggen die rechtstreeks met de luchthaven zou verbonden zijn via pendels (people movers of andere). Niet iedereen was het eens over dat termi-

terminal TGV relié directement à l'aéroport par des systèmes de navette (people-mover ou autres). Ce projet de terminal implanté à Schaerbeek Formation ne recueille guère l'unanimité. Les opposants refusaient la création de cette gare « mammoth » au milieu de nulle part, qui faisait en outre peser des menaces écologiques sur le Moeraske voisin.

Une étude fut lancée pour déterminer l'opportunité réelle d'un second terminal TGV à Bruxelles (localisation, conditions, coûts). Cette étude, achevée en 2003, conclut par la négative. Non, il n'était guère nécessaire de créer un second terminal à court et moyen terme. Les quais de la gare récemment rénovée de Bruxelles-Midi sont suffisants pour accueillir durant 15 ans encore le trafic TGV prévisible, et la Jonction Nord-Midi, qui voit passer ses 60.000 voyageurs en heure de pointe, ne devrait pas connaître la saturation, dont on nous prédit si souvent l'imminence, avant 2015 au plus tôt.

Et même alors, au-delà des 96 trains admissibles en heure de pointe, elle pourrait être délestée de quelques trains nationaux qui emprunteraient dès lors la ligne 28 en passant par le nœud intermodal de la Gare de l'Ouest.

Ce sont les auteurs même de cette étude, MM. Clerbaux et Duchâteau, resp. gérants des bureaux d'étude Aménagement et Stratec, qui ont, après l'exposé d'ouverture ministériel, présenté les résultats de leur analyse.

Suite aux conclusions de cette étude, l'idée initiale du terminal dans une gare « mammoth » s'éclipsa au profit de celle, plus modeste, d'un pôle d'échange intermodal avec simple halte TGV dont le centre de gravité glissa des confins de la Région (Schaerbeek Formation) vers la zone de l'actuelle gare voyageurs de Schaerbeek.

Durant cette journée de colloque, le temps fut réparti entre les considérations d'ordre strictement ferroviaire et les réflexions d'aménagement du territoire.

Dans son exposé d'introduction, Monsieur Draps, Secrétaire d'État à l'Aménagement du Territoire, a d'emblée rappelé entre autres les trois singularités de ce site : site couvrant un territoire d'un seul tenant d'environ 220 ha, appartenant à un seul propriétaire et repris au Plan Régional d'Affectation du Sol comme la seule ZIRAD, c'est-à-dire la seule

nalplan voor Schaarbeek Vorming. Tegenstanders waren gekant tegen de bouw van een "mammoetstation" in niemandsland dat bovendien ecologisch zou doorwegen op het nabijgelegen Moeraske.

Een studie moest nagaan of een tweede HST-terminal in Brussel wel was aangewezen (locatie, voorwaarden, kosten). De conclusies van de in 2003 afgeronde studie waren negatief. Noch op korte, noch op middellange termijn was een tweede terminal aangewezen. De recent gerenoveerde perrons van Brussel-Zuid volstaan om nog 15 jaar lang het voorziene HST-verkeer aan te kunnen. De Noord-Zuidverbinding – die zo'n 60.000 reizigers vervoert tijdens de spits – zou niet verzadigd raken vóór 2015 ten vroegste, hoewel het tegendeel vaak wordt beweerd.

En zelfs dan kunnen enkele nationale treinen – wanneer het verkeer drukker wordt dan 96 treinen in de spits – lijn 28 volgen die dan langs de intermodale knoop van het West-station zou verlopen.

De auteurs van die studie, de heren Clerbaux en Duchâteau, resp. de bestuurders van de studiebureaus Aménagement en Stratec, hebben de resultaten van hun analyse zelf voorgesteld na de ministeriële openingspeech.

Aansluitend op de conclusies van deze studie moest de oorspronkelijke idee van een terminal in een "mammoetstation" plaats ruimen voor een meer bescheiden intermodale aansluitingspool met een gewone HST-halte. Het zwaartepunt daarvan zou verschuiven van de Gewestgrens (Schaerbeek Vorming) naar het huidige reizigersstation.

Op deze colloquiumdag was er ruimte voor zowel strikte spoorgebonden overwegingen als voor beschouwingen over de ruimtelijke ordening.

De heer Draps, Staatssecretaris voor de Ruimtelijke Ordening, herinnerde in zijn openingstoespraak meteen aan drie specifieke punten van dit terrein : het terrein omvat één groot gebied van ongeveer 200 ha dat eigendom is van één eigenaar en op het Gewestelijk Bestemmingsplan staat aangeduid als Gebied van Gewestelijke Waarde met Uitgestelde Aanleg. Die aanleg wordt immers uitgesteld tot de 230.000 m² nieuwe kantoren in de Noordwijk en de 200.000 m² nieuwe of gerenoveerde kantoren in de Leopoldwijk klaar zijn. Maar ook tot zolang er elders in het Gewest plaats blijft voor productieve activitei-

zone d'intérêt régional dont l'aménagement est différé tant que ne seront pas finalisés les 230.000 m² de bureaux neufs au Quartier nord et les 200.000 m² de bureaux neufs ou à rénover dans le Quartier Léopold, mais aussi tant qu'il sera encore possible de trouver ailleurs dans la Région des réserves pour activités productives. Or dans ce dernier secteur, au rythme actuel, la saturation ne tardera pas à se manifester, fort probablement dans les cinq ans à venir.

Le site de Schaerbeek Voyageurs est tout à fait unique et irremplaçable, a insisté le Secrétaire d'État, pour accueillir une plate-forme d'échange entre tous les types de moyens de transport. Il jouit d'atouts majeurs, celui de la proximité et de la connexion directe par train tant avec l'aéroport qu'avec le Centre ville, celui de sa position centrale sur l'axe centre ville-aéroport, celui d'une accessibilité routière aisée à proximité du Ring, celui de la proximité immédiate de la voie d'eau. Le développement de ce site peut aussi être l'occasion d'améliorer la desserte en transports en commun du nord-est de la Région et de sa périphérie voisine qui constitue, sur le plan routier, l'une sinon la zone la plus saturée du pays. C'est dans ce secteur de la Région que l'on trouve, outre l'aéroport, une série de pôles majeurs d'activité : l'Otan, Eurocontrol, le Heysel, la zone Reyers, la zone tertiaire du Val d'Or, etc.

Une grande gare d'interconnexion intéresserait autant Bruxelles que la Flandre, BIAC ou la SNCB, ont fait remarquer les divers orateurs. Qui dit intermodalité dit adaptation des transports urbains (sans pour autant envisager une relation par métro) et la réalisation de parkings de grande capacité reliés directement au Ring. Mais il faut avant tout éviter, comme le disait le Ministre Chabert, la création d'une île ferroviaire. Le glissement de la gare vers des parties plus habitées doit avoir pour objectif de mieux INTÉGRER le projet à la ville. Cela permettrait de redonner un dynamisme à ce quartier en veillant toutefois à ne pas entraîner une spéculation immobilière que craignent vivement certains.

Le Secrétaire d'État à la Mobilité Pascal Smet (devenu entre-temps Ministre des Transports) a lui aussi fait valoir qu'un tronçon ferroviaire aussi stratégique mérite un nœud intermodal d'importance, que le développement d'un pôle d'échange à la Gare de Schaerbeek constituerait une réponse des transports publics à l'engorgement du secteur compris entre Mechelen, Vilvoorde, Zaventem, Evere,

ten. In de huidige sector zal de plaats tegen het huidige tempo snel verzadigd raken, wellicht binnen de eerste vijf jaar.

De Staatssecretaris benadrukte dat het terrein van Schaerbeek Reizigers een volstrekt unieke en onvervangbare locatie is voor een aansluitingsplatform tussen alle transportmiddelen. Het terrein biedt grote troeven : nabijheid en rechtstreekse spoorverbinding naar zowel de luchthaven als naar het stadscentrum, de centrale ligging op de as stadscentrum-luchthaven, een vlotte bereikbaarheid in de buurt van de Ring, de onmiddellijke nabijheid van een waterweg. De ontwikkeling van deze site kan meteen een gelegenheid zijn om het openbaarvervoersaanbod in het noordoosten van het Gewest en het nabijgelegen randgebied te verbeteren. Qua wegverkeer is dat immers een van de of zelfs dé drukste locatie(s). In deze sector van het Gewest vinden we naast de luchthaven, nog een reeks grote attractiepolen : de Nato, Eurocontrol, de Heizel, het Reyers-gebied, het tertiaire gebied van de Val d'Or enz.

Een groot verbindingstation zou interessant zijn voor zowel Brussel als Vlaanderen, BIAC of de NMBS, merkten diverse gastsprekers op. Intermodaliteit is ondenkbaar zonder de aanpassing van het stadsvervoer (een metroverbinding nog buiten beschouwing gelaten) of zonder de aanleg van uitgebreide parkeermogelijkheden die rechtstreeks op de Ring aansluiten. Zoals Minister Chabert echter zei, moeten we vooral voorkomen dat er een spooreiland ontstaat. De verschuiving van het station naar meer bewoonde delen moet het project vooral beter INTEGREREN in de stad. Op die manier kan de wijk een nieuw elan krijgen, waarbij er moet op gelet worden om de door sommigen gevreesde vastgoedspeculatie te voorkomen.

Staatssecretaris voor de Mobiliteit Pascal Smet (ondertussen Minister van Vervoer geworden) wees er ook op dat zo'n strategisch spoorvak een fatsoenlijk intermodaal knooppunt verdient, vooral om dat de ontwikkeling van een verbindingspool rond het station van Schaerbeek een openbaarvervoeroplossing zou bieden voor de verzadiging in de sector tussen Mechelen, Vilvoorde, Zaventem, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe. Op die manier kunnen we een toename van het HST-verkeer bovendien anticiperen. Hij herinnerde er ook aan dat de stad de andere prioritaire ontwikkelingspolen moet kunnen " verteren ", meer bepaald het Zuidstation en de

Woluwe-Saint-Lambert et permettrait d'anticiper raisonnablement l'augmentation du trafic TGV, mais il a aussi rappelé qu'il faut permettre à la ville de « digérer » ses autres pôles de développement prioritaires que sont la Gare du Midi et le Quartier nord et prendre en compte les autres zones urbaines en attente de développement que sont la Gare de l'Ouest et le site Josaphat. Tous ces pôles sont également des plate-formes intermodales au sein de la Région. Il faut aussi éviter, a-t-il ajouté, que le parking de Schaarbeek ne soit trop largement dimensionné pour accueillir l'excédent des parkings de Zaventem ; il ne devrait pas dépasser l'ordre du millier de places à son avis, et non atteindre 10.000 places !

Tant le représentant de BIAC que celui de la SNCB ont mis en évidence les besoins non rencontrés en matière ferroviaire et ont vivement plaidé en faveur de la réalisation dans les meilleurs délais du dispositif ferroviaire en forme de diabolo pour désenclaver l'aéroport et engendrer un report modal vers le chemin de fer tant des usagers de l'aéroport que des quelque 20.000 personnes qui y travaillent. Car si l'on ne fait rien, le temps n'est pas loin où l'aéroport se verra complètement isolé au milieu d'axes routiers englués ! Par ailleurs, cet aéroport a grand besoin d'augmenter son hinterland et, pour ce faire, de se voir desservi par certaines relations TGV, insista également le représentant de BIAC.

Revenant sur l'aménagement du site même de Schaarbeek, Monsieur Persoons, Administrateur Délégué d'Eurostation a souligné le caractère bipolaire de ce projet qui doit intégrer les deux sites de Schaarbeek et de l'aéroport.

Cette gare intermodale peut avoir un effet bénéfique d'entraînement pour la création d'un nouveau pôle urbain en bordure d'une des zones les plus dynamiques du pays. Il fut question notamment d'une implantation d'entreprises de développement high-tech, mais d'autres y verraient plutôt l'installation d'entreprises de logistique qui pourraient exploiter la présence simultanée de la voie d'eau, du chemin de fer et des axes routiers et pourraient surtout générer des emplois pour une main-d'œuvre non qualifiée dont la Région a tant besoin.

Il fut même suggéré d'y installer un « vertiport ».

Il reste peu de place à Bruxelles pour un grand développement novateur. Il faut mélanger les struc-

Noord-wijk. Daarbij dient men ook rekening te houden met andere stadszones die op een verdere ontwikkeling wachten, namelijk het West-station en de Josaphat-site. Al die polen vormen eveneens intermodale platformen binnen het Gewest. Hij voegde eraan toe dat de parking van Schaarbeek niet té groot mag worden om de overschotten van de parkings in Zaventem op te vangen. Hij meent dat er niet meer dan 1.000 parkeerplaatsen mogen komen en geen 10.000 plaatsen.

Zowel de afgevaardigde van BIAC als die van de NMBS wezen erop dat het spoor niet aan de behoeften voldoet en pleitten vurig voor een zo snel mogelijke aanleg van een spooroplossing in de vorm van een diabolo om de luchthaven te ontsluiten. Zo moeten ook het vervoer van de gebruikers én de 20.000 mensen die er werken modaal verschuiven naar het spoorvervoer. Als er niets gebeurt, zal het niet zo lang duren vóór de luchthaven volkomen geïsoleerde licht midden in oververzadigde verkeerswegen. De luchthaven heeft bovendien nood aan een groter hinterland dat bovendien door bepaalde HST-verbindingen bediend moet worden, benadrukte de BIAC-afgevaardigde.

De heer Persoons, afgevaardigde bestuurder van Eurostation, kwam terug op de aanleg van de Schaarbeek-site zelf en onderstreepte het bipolaire karakter van dit project dat zowel Schaarbeek als de luchthaven moet omvatten.

Een intermodaal station kan een positief sneeuwbal-effect hebben op de ontwikkeling van een nieuwe stadspool langs een van de meest dynamische gebieden van het land. Zo was er sprake van de vestiging van high tech bedrijven, maar al snel zouden er logistieke ondernemingen volgen die gelijktijdig gebruik kunnen maken van de waterweg, de spoorweg en de verkeerswegen. Bovenal kan dit banen scheppen voor ongeschoolde werknemers, een werkgelegenheid waar het Gewest dringend nood aan heeft.

Er werd zelfs voorgesteld om een helihaven aan te leggen.

In Brussel blijft er weinig ruimte voor een grote, nieuwe ontwikkeling. De bestaande structuren moeten nieuwe impulsen krijgen, zoals Minister Chabert het uitdrukte. Dat werd ook aangetoond aan de hand van een aantal stedenbouwkundige projecten voor dit grote, te ontwikkelen gebied. Maar ook aan de

tures existantes à des impulsions nouvelles, selon les mots du Ministre Chabert. C'est ce qui nous fut montré au travers d'un certain nombre de projets urbanistiques pour cette grande zone à développer, et d'autres encore plus ambitieux englobant le Canal, dont l'impressionnant « Starfish ».

La STIB renchérit également en montrant comment certains de ses projets pouvaient s'articuler sur les projets présentés par Eurostation. Une réelle navette entre la Gare de Schaerbeek et l'aéroport est sans doute utopique, mais un tram rapide pourrait relier les deux sites distants de 9 km, tout en desservant certains grands pôles déjà cités et être prolongé de l'autre côté du Canal jusqu'au Heysel. Bien entendu, une telle liaison ne peut être efficace que si des sites propres intégraux permettent d'atteindre une vitesse commerciale attractive.

Cette journée fut aussi étoffée des réflexions d'un urbaniste sur la vision à terme d'un Bruxelles transformé et non refondé dans le sillon de la vallée de la Senne.

Enfin, Monsieur Lagrou, Président de la Commission d'Urbanisme Vilvorde-Grimbergen, a clairement considéré comme une erreur de la communauté bruxelloise d'avoir refusé en 2000 l'implantation initialement projetée à Schaerbeek Formation, essentiellement en matière de gestion des flux ; ce site permet l'arrivée directe en voiture dans de grands parkings ; de plus, il y a selon lui beaucoup plus de possibilités à ce niveau de relier l'est et l'ouest de la Région. Ce projet n'est pas seulement bruxellois, a-t-il insisté ; il doit en dehors de toute préoccupation communautaire servir tout le nord de Bruxelles. Or depuis 2000, des centaines de milliers de m² de bureaux se sont construits dans cette périphérie nord sans une réelle accessibilité en transports en commun, sans une réelle coopération entre Régions à ce niveau !

Quelques personnes de l'assistance ont manifesté leur appui à ces propos. D'autres ont exprimé leurs doutes quant à l'utilité, à cet endroit, d'une nouvelle halte TGV consommatrice de temps ; l'idée d'un simple arrêt en Gare du Nord (où 1.000 places de parking sont par ailleurs disponibles) fut aussi mise en avant.

Comme on a pu l'entendre, un certain consensus des représentants politiques bruxellois se dégage en faveur du développement d'un nouveau pôle sur

hand van ambitieuze plannen die bovendien het Kanaal omvatten, zoals het indrukwekkende " Starfish ".

De MIVB voegt daaraan toe dat bepaalde projecten opgebouwd kunnen worden rond de plannen voorgesteld door Eurostation. Een echte pendeldienst tussen het station van Schaerbeek en de luchthaven is wellicht utopisch, maar een snelle tram kan ingelegd worden tussen beide sites die op 9 km van elkaar liggen. Die tram kan ook de reeds genoemde grote polen bedienen en doorgetrokken worden tot de andere kant van het Kanaal, tot aan de Heizel. Uiteraard is zo'n verbinding alleen doeltreffend als de trams in integrale eigen beddingen kunnen rijden om een aantrekkelijke snelheid te halen.

Op deze colloquiumdag bracht ook een stedenbouwkundige zijn beschouwingen over een veranderd Brussel dat niet gewoon hervormd wordt langs Senne-vallei.

De heer Lagrou, Voorzitter van de Stedenbouwkundige Commissie Vilvorde-Grimbergen, vond dat de Brusselse gemeenschap een grove vergissing had begaan toen ze in 2000 de oorspronkelijk in Schaerbeek Vorming geplande implementering had geweigerd. Vooral wat betreft het beheer van de verkeersstromen, aangezien auto's op deze site rechtstreeks naar de grote parkings kunnen rijden. Volgens hem zijn er op dat niveau overigens nog vele mogelijkheden om het oosten en het westen van het Gewest met elkaar te verbinden. Dit is geen louter Brussels project, benadrukte hij, over alle communautaire beschouwingen heen moet het hele noorden van Brussel kunnen profiteren van die plan. Sinds 2000 worden er echter honderdduizenden m² kantoorruimte gebouwd in de noordrand, terwijl die moeilijk bereikbaar is met het openbaar vervoer en terwijl de Gewesten op dat punt nauwelijks samenwerken.

Enkele toehoorders gingen duidelijk met dat standpunt akkoord. Anderen hadden hun twijfels over het nut van een tijdrovende nieuwe HST-halte op dit plaats. Terwijl ook de idee van een gewone halte in het Noordstation (waar 1.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn) eveneens werd geopperd.

De Brusselse politici bereikten een zekere consensus in het voordeel van de aanleg van een nieuwe pool op het terrein van Schaerbeek Reizigers, maar de unaniteit bleef zoek. Zoals Minister Chabert aan-

le site de Schaerbeek Voyageurs, mais ce projet ne rencontre pas l'unanimité. Comme l'a dit le Ministre Chabert, il est essentiel de laisser mûrir le projet, de prendre le temps suffisant pour la concertation en vue de mettre au point un projet de développement optimal. Tout en nous rappelant l'adage qu'il a si souvent pratiqué « Cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage », il a fait valoir sa préférence pour une évolution « par ondulations plus que par chocs ».

Parallèlement à cette concertation indispensable, une autre discussion concernant le financement de ces projets dans le cadre de l'accord de coopération État-Région doit au plus vite être lancée, et le Ministre Chabert nous disait espérer que cela se passe à un rythme plus accéléré que dans le cas du RER.

Bien sûr, il est important de savoir combien d'espace pourra être effectivement libéré par la SNCB dans ce vaste domaine, situé au-delà de la gare actuelle de Schaerbeek, qui totalise 94 ha, à savoir 53 ha entre l'avenue de Vilvorde et la LGV en construction, 12 ha entre la LGV et le Moeraske, et encore 29 ha dans le périmètre occupé par l'atelier central de la SNCB. Le Secrétaire d'État Willem Draps, qui a exprimé son regret de voir la LGV implantée pas assez à l'est de cette grande zone, a insisté aussi pour que la SNCB libère le plus de terrains possible dans la zone et se prononce sans tarder sur ses besoins réels d'infrastructure dans ce secteur nord de Bruxelles.

La route est longue encore pour concrétiser tout cela.

L'inscription comme zone-levier impose en effet l'établissement d'un schéma directeur pour définir les limites exactes de la zone-levier, pour établir un constat, les besoins à rencontrer, les potentialités et les fonctionnalités du site ainsi que les actions à entreprendre. Cela passera par le filtre d'un Comité d'Accompagnement et d'une consultation publique. Par ailleurs, le PRAS impose aussi que l'aménagement de la ZIRAD passe par l'adoption d'un PPAS.

L'aboutissement fructueux de ces diverses étapes pourra dès lors donner une nouvelle vie au site de la Gare de Schaerbeek.

haalde, moet dit project de tijd krijgen om te "rijpen" om een optimale ontwikkeling in de steigers te kunnen zetten. Hij herinnerde aan het motto dat hij zelf zo vaak toepast " stel de uitvoering uit als dat nodig is " en verkoos zelf een evolutie " in golven en niet in schokken ".

Parallel met die broodnodige overleg, moet een andere discussie over de financiering van die projecten in het kader van het samenwerkingsakkoord Staat-Gewest zo snel mogelijk op gang komen. Minister Chabert drukte de hoop uit dat dit sneller zou verlopen dan voor het GEN-project.

Belangrijk is uiteraard te weten hoeveel ruimte de NMBS effectief kan vrijmaken op dit grote domein. Het terrein is gelegen achter het huidige station van Schaerbeek dat in totaal 94 ha groot is, meer bepaald 53 ha tussen de Vilvoordelaan en de HSL in aanbouw, 12 ha tussen de HSL en het Moeraske en nog 29 ha bezet door de centrale werkplaats van de NMBS. Staatssecretaris Willem Draps betreurde het dat de HSL niet ver genoeg naar het oosten ligt in dit grote gebied. Hij drong erop aan dat de NMBS zo veel mogelijk terreinen zou vrijmaken in dit gebied en sprak zich uit over de reële infrastructuurbehoeften in de noordelijke sector van Brussel.

Er moet nog een lange weg afgelegd worden om dat allemaal uit te voeren.

Voor een hefboomzone moet er immers een richtschema worden opgesteld om de exacte grenzen van de hefboomzone te bepalen, de nodige vaststellingen te doen, de noden te bepalen, de mogelijkheden en functies van het terrein te beschrijven en na te gaan welke acties vereist zijn. Dat werk verloopt via een Begeleidingscomité en een openbaar onderzoek. Het GewBP bepaalt bovendien dat er eerst een BPA dient goedgekeurd vóór het GGWUA ingericht kan worden.

De succesvolle uitvoering van al die stappen kan het station van Schaerbeek uiteindelijk nieuw leven inblazen.