

Perspective Brussels
Stratégie Territoriale
Rue de Namur, 59
1000 Bruxelles

Avis d'Inter-Environnement Bruxelles

Concerne : le projet de Plan d'Aménagement Directeur Josaphat ayant pour objet la transformation du site de l'ancienne gare de triage Jospahat, en un quartier de ville mixte et durable, autour d'un espace vert public. Ce plan ambitionne la construction de 1600 logements, d'équipements collectifs, de commerces et la restructuration de la zone d'industrie urbaine actuelle.

Remarque générale sur les PAD

Nous déplorons la mise en place de l'outil PAD :

- les PAD sont dérogatoires, mettant à mal la hiérarchie des plans et les protections qu'elle offrait, ils constituent des chèques en blanc ;
- les PAD induisent un déficit démocratique et se situe au degré zéro de la participation, c'est-à-dire limité à des séances d'informations. Ces plans sont également exemptés de commission de concertation. Les dossiers mis à l'enquête publique pèchent en accessibilité de par leur épaisseur et le temps imparti pour les parcourir. La position de la région en tant que juge et partie consacre ce déficit ;
- les PAD n'offrent que des visions parcellaires, l'impact global de ces projets de grande ampleur (qu'ils soient en zone prioritaire ou stratégique de développement) qui seront près d'une quinzaine pose question car ils ne font pas l'objet d'études appropriées à l'échelle de la région. Il est essentiel d'évaluer le cumul des incidences des projets en cours et à venir tel que coulé dans le PRDD ;
- plusieurs PAD sont mis à l'enquête publique simultanément (4 pour cette période), ce qui vient ajouter à la difficulté pour nous de traiter ces dossiers avec la finesse requise en regard des enjeux qu'ils portent.

Ces remarques émanent non seulement des travailleur.se.s d'Inter-Environnement Bruxelles, mais également des habitant.e.s avec lesquel.le.s nous échangeons en tant que fédération de comités de quartiers.

Enfin, l'empressement régional à construire autant de logements via les différents projets de PAD est basé sur des prévisions d'essor démographique évaluées à 10.000 nouvelles personnes par an s'installant en RBC. Pourtant, au regard de la dernière étude du Bureau Fédéral du Plan - *Perspectives démographiques 2018-2070 - Population et ménages* - la demande ne s'élève qu'au tiers de l'objectif régional annuel, soit seulement 3.600 nouveaux habitants par an¹.

¹Bureau Fédéral du Plan « Perspectives Démographiques 2018-2070 pour la Région de Bruxelles-Capitale » p. 12 :

https://www.plan.be/admin/uploaded/201901240958590.FOR_POP1870_11813_F.pdf

-BRAL. Brussels: <https://bral.brussels/fr/artikel/croissance-d-mographique-des-chiffres->

Gouvernance/ Dialogue compétitif

Un dialogue compétitif, procédure de passation du marché public, à été initié en 2017 pour désigner le développeur de la première phase de développement immobilier, au sud-ouest du site.

Selon les documents officiels élaborés à partir des études de planification passées et fournies aux candidats du marché public : « *Le PAD n'est cependant pas un prérequis pour la mise en œuvre de la première phase de développement immobilier* ». ²

Le dialogue compétitif s'est déroulé sans aucune transparence, telle une boîte noire au sein du projet. Les promoteurs se mettent autour de la table avec la région sans les autres acteurs de la ville. La présence de conseils d'avis, à minima aurait été souhaitable.

La première phase du projet est soumise à cette procédure, qu'en sera t'il des suivantes ?

Mobilité

Les effets cumulatifs sur la mobilité des projets Parkway et du PAD Médiapark situés à proximité du site concerné n'ont pas été étudiés.

Les voies carrossables alentours sont actuellement proches de la saturation. La gestion des flux de circulation entraînés par ce projet (très dense, qui comporte également des équipements destinés à une population exogène au quartier) proposée par le projet de PAD laisse augurer une aggravation de cette situation.

a/obsolescence de certaines références utilisées :

Le bureau d'étude *ARIES Consultants* utilise dans le Rapport d'Incidences Environnementales des plans de mobilité de Schaerbeek et Evere datant respectivement de 2009 et 2006. De même, les comptages de Bruxelles Mobilité ayant servi de base aux commentaires du RIE ont été effectués entre 2013 et 2015.

Considérant les évolutions rapides à l'œuvre dans la région en matière de démographie et de mobilité, ces données datées ne permettent pas une mise en lumière des enjeux actuels.

Le projet de PAD quant à lui, se base sur le Plan Régional de Mobilité *IRIS 2*. À l'heure de l'urbanisation de la friche, il est manifeste que le plan *Good Move* sera la référence en la matière.

b/manque de clarté sur la desserte locale des transports en commun

Tout comme pour le PAD Médiapark, le PAD Josaphat envisage une déviation ou la création d'une nouvelle ligne au sein du site, il n'y a pas de garanties apportées quant à leur réalisation. De manière générale, des doutes persistent sur la bonne collaboration avec les experts compétents au sein de la STIB et donc, sur la capacité de l'opérateur à mettre en œuvre les projections afférentes à ce PAD. Nous constatons que le plan bus 2019 n'a pas été mis à contribution dans la conception du projet. Le RER quant à lui est y cité, bien que la date de sa mise en service reste incertaine. Il ne constitue dès lors pas une garantie de desserte du site.

la-baisse

2 SAU/MSI. Documents initiaux de marché. Annexe VI (1) Fiche descriptive 1, p.5.

c/méthode d'analyse

Le Rapport d'Incidences Environnementales analyse les flux de circulation des points d'entrées et des points de sorties indépendamment les uns des autres. Cette méthodologie omet les effets cumulatifs des différents points d'accès sur le trafic du pourtour du site.

d/modes actifs, Vélos et Pistes cyclables

Si l'objectif est de favoriser les modes actifs, les voies de circulation de ces modes au sein du site devraient être précisément décrites et intégrées au volet réglementaire du projet. Les accès au site doivent également faire l'objet d'un soin particulier afin de limiter au maximum leur dangerosité pour les usagers faibles. Un nombre suffisant de parkings vélos devra être intégré, et intelligemment réparti au sein du site afin d'inciter l'utilisation de ce mode de transport.

e/les oubliés

Le PAD prévoit l'implantation de noyaux commerciaux et le maintien d'une zone dense d'industries urbaines. Ces deux fonctions impliquent un charroi de poids lourds qui n'a pas été pris en compte dans les différentes études de mobilité tant en matière de livraison que de parking et d'impact sur la qualité de l'air.

f/mobilité pendant les chantiers

Sauf erreur, cette question est éludée par le PAD Josaphat. Malgré le phasage de l'urbanisation du site, elle va entraîner un charroi important (impliquant un nombre certain de poids lourds) durant plusieurs dizaines d'années. Les routes aux alentours sont presque saturées. La mobilité liée au chantier viendra s'ajouter au trafic actuel. Il serait utile de préciser comment seront coordonnés les déplacements, de toute sorte, de manière à limiter les nuisances et à garantir la qualité de l'air.

g/ Densité du projet en corrélation avec flux générés par les équipements

Il est à craindre que les flux de circulation aux heures de pointe générés tant par les logements que par les équipements engendreront une congestion importante aux points d'entrées et de sorties de ce site enclavé. C'est ici principalement la densité du projet proposé qui est à remettre en cause, mais également les solutions avancées en matière de mobilité qui ne répondent pas à l'enjeu d'un urbanisme durable et novateur en terme d'alternative à l'automobile.

h/durabilité et quartier sans voitures

Étant donné la bonne desserte du site en transports en commun et la volonté de réalisation d'un quartier durable, l'alternative d'un quartier sans voiture devrait être envisagée.

i/justification du choix d'un accès carrossable sur l'avenue Gilisquet

Le RIE ne justifie pas la pertinence d'une sortie carrossable sur l'avenue Gilisquet. Les hypothèses de répartition des mouvements sortants vers cette avenue sont estimés à seulement 5 %.

j/monitoring

Le projet de PAD ne précise pas l'impact du monitoring mobilité qui va être réalisé au fil de l'urbanisation du site ni si celui-ci va pouvoir avoir un effet contraignant sur le développement global du projet.

K/Garder la possibilité d'une mise à 4 voies du chemin de fer.

Il est nécessaire de préserver de l'espace de part et d'autre des voies de chemin de fer afin qu'une mise à 4 voies soit possible sans expropriation ni mise en péril des espaces aménagés en bordure des voies existantes.

Densité

L'approximation en logement du projet a pour unité de valeur des mètres carrés (66.000m²). Cette unité ne répond pas à des besoins connus et réévalués en Région bruxelloise. En effet, les statistiques démographiques ont été revues à la baisse (lire remarque générale du présent avis, p.1). Les besoins en logement doivent être reconsidérés à l'aune de ces nouvelles données.

De même, la densification telle que projetée ne permet pas d'apprécier l'équilibre prétendu entre équipement et densification étant donné qu'on ne connaît pas la taille des ménages qui trouveront à se loger sur le site et que le détail des logements en terme de nombre de chambre(s) n'est pas précisé. En conséquence, il est impossible de déterminer si la densification proposée répond aux besoins des Bruxellois.e.s.

Hauteurs

La hauteur de la tour R+20 projetée au nord du site (territoire d'Evere) et figurant dans le volet réglementaire doit être revue à la baisse. Comme le pointe la CRMS, elle n'est pas en accord avec le contexte urbanistique et constitue une rupture d'échelle qui provoquerait un impact visuel négatif ainsi que les désagréments habituels liés aux bâtiments élevés (vents, ombres portées, etc.). Le RIE ne propose pas d'analyse « paysagère » concernant cette tour et les études afférentes ne sont pas assez approfondies.

Par ailleurs, le projet de PAD ne donne qu'une idée approximative de la hauteur en mètres des bâtiments car celle-ci dépend de la hauteur plafond. Le RRU impose une hauteur minimale de 2,5m sous plafond. Le PAD étant dérogatoire, se conformera-t-il à cette exigence minimale ?

Ombres et vents :

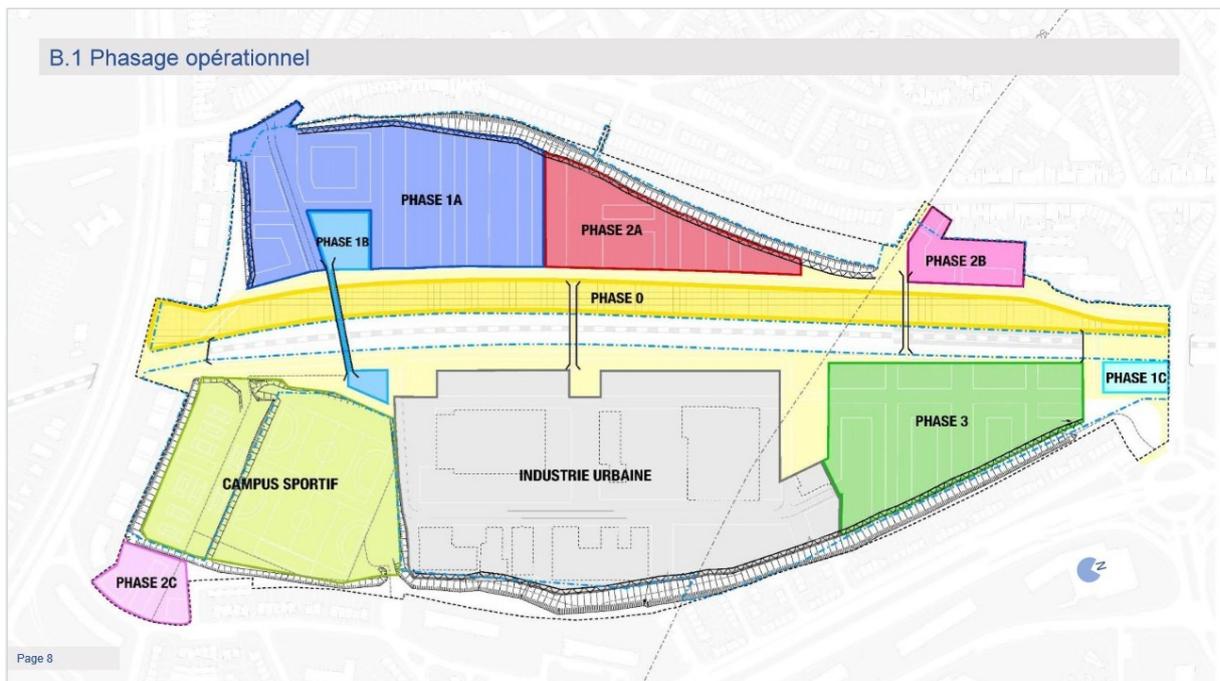
Les volumes utilisés pour la réalisation des études d'incidences des vents et ombres se basent sur les volumes capables estimés d'après la surface P/S et le nombre d'étage sur Rez. Chaque enquête publique pour la réalisation des différents lots de logements comportera donc ses différences (gabarits, présence de balcons, hauteurs entre plancher et plafond). Nous interrogeons donc à ce stade la pertinence des études sur les ombres et les vents, sachant que les volumes évalués pourraient se révéler bien différents de ce qui sera finalement construit.

Logement

Le projet mise sur la réalisation de 55 % de logements privés et 45 % de publics. Nous estimons que le foncier public régional doit être consacré à la réalisation de projets comportant 100 % de logements publics. Le développement du site Josaphat est également une opportunité pour résorber la carence régionale en matière de logements sociaux, objectif en accord avec la déclaration de politique régionale. Cette mixité typologique devra être assurée à l'échelle du site mais également à l'échelle des différents projets.

Phasage

Aucune carte, et peu d'informations sont accessibles concernant le phasage du projet de PAD. Au regard des documents remis aux sélectionnés du dialogue compétitif, les phases de réalisation accusent d'ores et déjà un retard de plusieurs mois.



3

Équipements

Il est difficile d'évaluer les besoins réels en équipements alors que l'on ignore le nombre de futur.e.s habitant.e.s ainsi que le nombre de chambre à construire par logement.

Le PAD doit offrir des garanties quant au timing de la construction des équipements. Les plus carencés doivent être construits de manière prioritaire. Ces dispositions doivent être inscrites dans le volet réglementaire du PAD. Les équipements collectifs et les services doivent être développés en même temps que les logements.

Zone d'industrie Urbaine

La nature des activités productives présentes dans le futur quartier étant inconnue, on ne peut apprécier leurs nuisances sur l'environnement et l'habitat. Il est donc impossible de déterminer leur compatibilité avec une zone d'habitation.

Gestion des eaux

Le projet de PAD Josaphat projette l'imperméabilisation de 70 % du site, contre 30 % actuellement. Cependant, cette estimation n'est évaluée qu'en additionnant l'emprise au sol du bâti projeté. Les surfaces de « pleine terre » (à peine 20 centimètres de terre sur dalle) qui recouvriront les parkings souterrains des différents bâtiments sont absentes de ce calcul. Or, les parkings souterrains dépassent bien souvent l'emprise des bâtiments hors-sol.

La gestion des eaux dans un quartier durable se doit d'être exemplaire et le PAD doit tendre vers un objectif zéro rejet des eaux de pluies à l'égout.

Biodiversité et espaces verts

Nous constatons que certains espaces verts proposés par le PAD entre différentes barres de logements ne sont pas répertoriés au PRAS comme tels, ce qui laisse craindre une privatisation de ces derniers. Le plan doit assurer l'accessibilité à toutes et tous des espaces verts dévolus aux activités humaines.

Les 4,5 hectares d'espaces vert accessibles au public sont peu qualitatifs en terme de conservation de la biodiversité. Il est peu probable que le Spoorpark et ses talus longeant le chemin de fer se révèlent d'un intérêt conséquent pour la biodiversité, du fait de son aménagement comme espace vert de pelouse et à forte fréquentation (sport, plaines de jeu, etc.).

Seuls les talus bordant le site et présentant une forte déclivité permettent un isolement favorable au maintien et à la circulation de la biodiversité, tout en contribuant au maillage écologique qui chemine le long de la ligne ferrée L26. Il convient cependant d'assurer une limitation du passage et d'éventuelles activités sur et à proximité des talus longeant le site.

Le potentiel de création d'un espace vert de 4,5 ha concerne vraisemblablement l'addition de la surface du Spoorpark (2,6 ha) et des talus longeant le site. Il en est donc exclu les intérieurs d'îlot et les zones de recul. Ainsi, les espaces de tranquillité pouvant accueillir une importante biodiversité concernent exclusivement les talus bordant le site. Il est donc trompeur d'annoncer un renforcement de la biodiversité sur le site si il est envisagé de ne conserver qu'un unique type d'habitat naturel, à savoir les talus boisés en bordure du site.

Il ne subsistera aucun espace de friche, des espaces à très haute valeur biologique, essentiels à la reproduction de nombreux insectes, oiseaux et petits mammifères. Ces espaces existent à l'heure actuelle et accueillent une biodiversité foisonnante dont le RIE ne fait que partiellement état. Le traitement en prairie fleurie de certaines zones dispersées ne compenseront que très peu cette perte d'habitat. La préservation de parcelles de la friche existante devrait être étudiée plus en profondeur.

S'il est recommandé que les Wadipark accueillent des noues, trop peu d'information est disponible à leur propos pour déterminer la véritable valeur biologique de ces habitats de type-zones humides, de leur pérennité en cas de

sécheresse.

Il apparaît que l'objectif de réalisation d'un espace vert de 4,5 ha minimum n'est pas rencontré. L'addition des différentes typologies d'espaces proposés, particulièrement morcelés par le bâti, ainsi que les activités pouvant s'y installer ne constituent pas à proprement parler un véritable espace vert de 4,5 ha : voiries ponctuelles (donc parkings), cheminement, zones récréatives, plaine de jeu, potager.

Les études disponibles dans le RIE sont lacunaires. Des relevés très pointus de la biodiversité existant sur la friche sont disponibles sur le site « observation.be ». De plus, BE a confié son impossibilité à intervenir quant aux degrés de précisions qu'auraient du comporter les études.

Le RIE présente des incohérences, constatant les impacts négatifs du projet sur la biodiversité mais concluant à une amélioration de celle-ci suite à la mise en œuvre du projet. Il est manifeste que le projet en l'état ne peut avoir d'impact positif sur la riche biodiversité que le site abrite actuellement. Il est cependant possible de limiter ses impacts négatifs en limitant la densité du projet et en accordant une place plus importante à des continuités vertes préservées de l'activité humaines et de ses nuisances.

Corridors et maillages :

La plateforme devant être installée au pont de Boeck représente un obstacle à la circulation de la faune depuis le site vers les talus boisés longeant les chemins de fer au nord. En effet la dalle ne laisserait de passage qu'aux voies de chemin de fer, et probablement au tracé du RER vélo (sans certitude), mais se révèle trop étroite pour la libre circulation de la faune.

Si la circulation faunistique du nord au sud est permise dans le projet de PAD par les talus arborés et l'espace vert longitudinal, dit Spoorpark, nous constatons que la circulation est-ouest ne jouit pas des même avantages.

Habitats :

Par l'urbanisation de la friche, le projet ne conservera en son sein qu'un unique type d'habitat naturel, à savoir les talus arborés. L'habitat du type prairie en friche disparaît. Nous excluons ici les noues à réaliser dans les Wadipark comme « habitat » car aucune garantie n'est donnée quant à leur pérennité en période sèche et que les biotopes de types zones humides nécessitent une tranquillité qui n'est pas assurée par la proximité avec les logements.

En conséquence, nous préconisons le maintien de la moitié de la superficie du site en zone de friche à haut potentiel écologie et ce, d'un seul tenant.

Pollution électromagnétique

Sauf erreur de notre part, il nous semble que le projet n'aborde pas la question de la numérisation de la ville et à plus forte raison d'un nouveau quartier durable inscrit dans la « smart city » telle que voulue tant dans le PRDD que dans l'accord de politique générale du gouvernement. En l'état et vu les densités d'habitat projetées, il nous semble nécessaire d'appliquer le principe de précaution et de préciser où seront installer les mats et antennes relais (macro et micro) ainsi que les capteurs prévus dans le quartier.

Conclusion

Nous sommes défavorables à ce projet de PAD et y relevons de graves manquements. Selon nous, ce projet ne réponds pas aux objectifs de rationalisation de l'usage du sol, de durabilité, et de préservation des espaces verts qualitatifs tels qu'annoncés dans la déclaration de politique régionale. La gouvernance aussi bien que la transparence ne sont pas à la hauteur d'un projet de quartier de cette envergure, lequel peut être considéré comme une première en la matière dans la Région. Nous regrettons particulièrement les faiblesses de l'organisation de la participation et de la bonne information du public dans le processus d'enquête publique. Nous déplorons également que l'opportunité de co-construction d'un projet avec les habitant.e.s à l'origine des multiples initiatives qui ont pris place sur la friche durant de nombreuses années n'ait pas été saisie.

Les documents mis à enquête publique ne sont pas rédigés pour la compréhension du grand public. Cela se traduit de diverses manières : l'emploi de termes qui peuvent induire en erreur, difficultés à discerner ce qui relève du volet réglementaire ou stratégique, les valeurs prises en considération dans les recommandations du RIE qui sont indicatives mais nullement contraignantes, et le grand écart de précisions des données entre le résumé non technique et le RIE.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques et de les porter au procès-verbal dressé à cette occasion,

Avec nos plus sincères salutations,
pour Inter-Environnement Bruxelles,

Gautier Briade
Maud Marsin
Stéphanie D'Haenens
Chargé.e.s de missions