

Perspective.brussels
Rue de Namur, 59
B-1000 Bruxelles

Par courrier postal (une preuve d'envoi peut être utile, tel un cachet de réception) et/ou par email : josaphat@perspective.brussels

Réponse à l'enquête publique relative au Plan d'Aménagement Directeur Josaphat

Bruxelles, le **DATE** (au plus tard le 25 novembre 2021 comme date de réception)

Madame,
Monsieur,

Je marque mon désaccord avec le projet de PAD Josaphat, notamment pour des motifs liés à la mobilité.

1. Hypothèses démographiques erronées

Le PAD Josaphat se base encore et toujours sur une augmentation de la population bruxelloise de 10.000 habitants par an. Or, les dernières projections ne montrent qu'une augmentation annuelle inférieure à 2.000 habitants¹ (pour une ville de plus de 1,2 million d'habitants), hors crise sanitaire et développement du télétravail. Les besoins de logement sont surestimés. Bruxelles n'a pas besoin de plus de logements mais de plus de logements abordables. On vient de très loin : sur la période 2014-2019, la SLRB a construit en moyenne 152 logements sociaux par an². Heureusement, la rénovation se porte mieux. C'est elle qui est porteuse d'avenir.

Même pour les écoles, si la crise reste aiguë dans l'enseignement secondaire, la population scolaire maternelle diminue depuis plusieurs années « *Le nombre d'élèves dans l'enseignement maternel est en baisse constante depuis l'année scolaire 2014-2015 vu la baisse des naissances en Fédération Wallonie-Bruxelles depuis 2010* »³. En région bruxelloise, la population scolaire maternelle dans l'enseignement francophone et néerlandophone était de 59.719 élèves en 2015-2016, pour 57.365 élèves en 2019-2020, soit une diminution de 2.354 élèves⁴. Or, les élèves de maternelle sont ceux qui rempliront demain les écoles primaires et secondaires, et construire une école prend du temps. L'école prévue sur le site Josaphat arrivera donc trop tard.

¹ 1.214.921 habitants en 2020 pour 1.312.750 habitants en 2070, soit une augmentation moyenne de 1.956 habitants par an <https://ibsa.brussels/themes/population/projections-demographiques>

² <https://slrb-bghm.brussels/fr/particulier/quoi-de-neuf/actualites/le-logement-social-bruxellois-en-chiffres-cles-quel-bilan>

³ Les indicateurs de l'enseignement 2020, FWB, p. 18, al. 1^{er}

⁴ <https://ibsa.brussels/themes/enseignement/population-scolaire> fichier excel « Tableaux – 2021/03 », tableau 6.1.2.1.

2. Mobilité – Transports en commun

Le PAD Josaphat sous-estime très largement les besoins en transports en commun. Il estime à 350 personnes/heure les départs du site en transports en commun⁵. Sur un total de 3.421 habitants⁶ pour les seuls logements, cela fait seulement près de 10 %. Or, la part modale des déplacements Metro-Tram-Bus des bruxellois est de 21 %⁷. De plus, 53 % des ménages bruxellois n'ont pas de voiture⁸. Enfin, les futurs bâtiments prévus sont des sortes de HLM, même qualifiés d'exemplaires et peints en vert, mais qui ne rassembleront pas forcément les habitants qui auront le plus de voitures.

A l'heure de pointe, ce ne seront pas 10 % des futurs habitants qui prendront les transports en commun, mais au moins le triple, soit plus de 1.000 personnes. Or, avant même la pose de la première pierre, l'offre de transports en commun dans le quartier est déjà saturée.

Le quartier de logements prévu au sud-ouest de la friche conduit naturellement vers l'arrêt « Chazal » de la ligne de tram 7 (vers Montgomery ou vers le pont Van Praet), outre les bus 64 et 65, de plus petite capacité et tout aussi bondés. Essayez, à l'heure actuelle, de monter dans le tram 7 à l'heure de pointe, avec une poussette ou un cabas. Même si vous êtes très habile, vous n'y arriverez pas !

Le PAD Josaphat ne contient aucune disposition réglementaire relative à une augmentation de la capacité de ces lignes. Il mentionne tout au plus un arrêt de tram supplémentaire sur le boulevard Léopold III (du côté opposé au quartier résidentiel et sans augmentation prévue de capacité) et une ligne de bus à l'est des voies ferrées, pour laquelle le PAD Josaphat ne fait état d'aucune disposition obligatoire, ni d'une augmentation quelconque de capacité.

Le RIE estime que, pour soulager la circulation automobile dans le périmètre du PAD, il faut faire intervenir les autres modes de transport⁹. Comment croire qu'il s'agit d'autre chose qu'un vœu pieux, dès lors que même les problèmes *actuels* de mobilité, déjà soulevés lors de l'enquête publique de 2019, ne connaissent pas le plus petit début de solution.

Quant au train, le RIE fait grand cas de la gare d'Evere¹⁰, le long de la ligne 26, mais, ici aussi, sans aucune disposition réglementaire, ni aucun objectif concret. Or, rappelons que la ligne 26 était appelée à devenir la première expérience du RER bruxellois dès le 1^{er} janvier 1992¹¹, lorsque Jean-Luc Dehaene était Ministre des communications. Depuis 30 ans, rien n'a changé. La ligne 26 présente toujours une desserte aux antipodes d'une fréquence commerciale, avec, par exemple, au maximum un train par heure les week-ends et jours fériés, et encore, uniquement en journée...

⁵ RIE, partie 4, p. 106, point B.2, al. 3

⁶ RIE, partie 4, p. 148, premier tableau

⁷ <https://environnement.brussels/environnement-etat-des-lieux/en-detail/contexte-bruxellois/mobilite-et-transports-en-region>

⁸ <https://ibsa.brussels/le-saviez-vous/53-pourcent-des-menages-bruxellois-n-ont-pas-de-voiture>

⁹ RIE, partie 4, p. 102, dernier alinéa

¹⁰ RIE, partie 4, p. 67, point 1.3.1.1, premier tiret, qui parle de « la revalorisation de la gare SNCB existante »

¹¹ <https://plus.lesoir.be/art/d-19910612-W3KUM2>

3. Mobilité automobile

Le PAD Josaphat version 2019 prévoyait 0,7 parking par logement. La version 2021 réduit ces chiffres à 0,4 parking par logement social et 0,6 parking par logement non social¹². Le stationnement en voirie passe de 141 places en voirie à 66 places, soit moins de la moitié¹³.

Rappelons que le Règlement régional d'urbanisme prévoit un minimum d'un emplacement de parking par logement¹⁴. La saturation actuelle des transports en commun, avant même l'arrivée du premier nouvel habitant, ne permet pas de justifier une dérogation.

Le Rapport d'incidences environnementales estime que le projet de PAD 2021 prévoit un total d'emplacements qui ne permet pas de couvrir les besoins estimés¹⁵.

Je partage cette conclusion...

4. Mobilité douce

Le PAD Josaphat rate une belle occasion, sur la partie est de la friche (dévolue notamment à l'industrie urbaine) de séparer la mobilité douce, d'une part, et la mobilité motorisée (camions, bus, voitures), d'autre part.

Une zone de 35 mètres de large à l'est de la voie ferrée est actuellement en friche et sert de couloir écologique. Le PAD prévoit malheureusement de bâtir jusqu'au bord des voies. Le couloir écologique serait donc détruit. En outre, le PAD prévoit de faire passer, entre les voies et les bâtiments, à la fois la mobilité douce et la mobilité motorisée¹⁶.

Il faudrait préserver le couloir écologique et ne faire passer, à gauche des bâtiments, que la mobilité douce (dont le RER vélo actuellement prévu) et réserver la mobilité motorisée à la voirie (déjà existante) passant entre les bâtiments dévolus à l'industrie urbaine.

Ainsi, on sépare piétons et vélos d'un côté, et camions, bus et voitures de l'autre. La sécurité routière et le couloir écologique y trouvent leur compte.

5. Voiries

Sur la partie de la friche à l'est de la voie ferrée, la voirie prévue le long des rails devrait être supprimée, au profit de la préservation du couloir écologique et de la mobilité douce (voir ci-dessus). La voirie existante¹⁷ peut parfaitement être aménagée pour desservir la mobilité motorisée vers la zone d'industrie urbaine.

¹² RIE, partie 4, point 1.3.1.4 A, p. 72

¹³ RIE, partie 4, point 1.3.1.4 B, p. 74

¹⁴ RRU, Titre VIII, article 6, 1° Voir https://urbanisme.irisnet.be/pdf/RRU_Titre_8_FR.pdf

¹⁵ RIE, partie p. 115, al. 3

¹⁶ Voir RIE, partie 4, point 1.3.1.2, p. 68. Voir aussi p. 111 pour le RER vélo

¹⁷ RIE, partie 2, p. 107. La voirie existante est tracée en blanc dans la partie grisée

Trois passerelles relient les parties est et ouest de la friche, par-dessus les voies ferrées¹⁸. Celle du milieu devrait être supprimée. La voie qu'elle prolonge borde la seule zone dévolue à la biodiversité, qui est déjà minuscule (1,28 hectare) et qui perd encore tout sens si elle est soumise à une trop grande fréquentation. Pour les mêmes raisons, l'axe traversant PMR-vélo-piéton qui coupe la zone dévolue à la biodiversité dans le sens nord-sud (à gauche des voies ferrées) devrait également être supprimée. La mobilité douce sur site dispose d'alternatives suffisantes.

La passerelle sud devrait être déplacée le long de la frontière sud du site. C'est déjà un axe de passage, et sa prolongation par une passerelle au-dessus des rails permet une liaison entre l'avenue Latinis et les clubs sportifs.

6. Quartier résidentiel

Enfin, les voiries prévues avec le quartier résidentiel au sud-ouest du site devraient être supprimées en même temps que le projet de quartier résidentiel à cet endroit. C'est la zone la plus riche en biodiversité de tout le site¹⁹ et les dégâts ne sont pas réparables. On peut végétaliser un million de pieds d'arbres (bien : un million), on n'arrivera jamais à la même biodiversité qu'une friche de 14 hectares²⁰ d'un seul tenant. La taille compte ! Comment expliquer autrement que le site soit devenu, sans rien faire, l'un des plus importants de la région, notamment pour les abeilles sauvages, les libellules et les papillons.

La rénovation (les bâtiments disponibles ne manquent pas, et augmenteront encore avec l'essor du télétravail) est porteuse d'avenir, pas la destruction des derniers espaces naturels de la ville.

On peut aussi négliger la biodiversité, mais alors, on contredit à la fois le Plan Régional de Développement Durable²¹²² (PRDD) et la Déclaration régionale de Politique générale²³²⁴.

¹⁸ Voir RIE, partie 4, point 1.3.1.2, p. 68

¹⁹ Voir le chapitre réservé à la biodiversité

²⁰ Sur un total de 34 hectares formant le périmètre du PAD : voir l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capital adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat », p. 3, 1^{er} considérant

²¹ « *La présence d'une multitude d'espèces, indigènes ou non, sur un territoire est bénéfique (meilleurs équilibres entre espèces, meilleure résistance aux maladies, ...) et témoigne d'un environnement de qualité. La Région, à travers le PRDD, met en place une politique à même de préserver les réservoirs de biodiversité que sont les éléments naturels, de lutter contre leur fragmentation et de renforcer leur connectivité* » (PRDD, Axe 1. Introduction Le défi de la croissance démographique, in Moniteur belge du 5 novembre 2018, 2^e édition, p. 85.125, al. 2).

²² Or, le projet de PAD Josaphat doit s'inscrire « *dans les orientations du plan régional de développement en vigueur le jour de son adoption* » : voir l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capital adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat », p. 8, 4^e considérant, et p. 10, dernier considérant, ainsi que l'article 30/2 du CoBAT

²³ « *Une stratégie de résilience urbaine sera mise en place afin d'anticiper notamment, au niveau de l'aménagement du territoire, les conséquences des dérèglements climatiques et des risques sociaux et environnementaux qui en découlent. Le Gouvernement poursuivra ainsi sa politique d'achats de terrain ou de conclusion de baux emphytéotiques afin de relier les différentes étendues vertes ou bleues et améliorer ainsi leurs maillages respectifs. Afin de restaurer la biodiversité, garantir des îlots de fraîcheur lors des épisodes de canicule et prévenir les inondations, le Gouvernement développera également un programme de verdurisation* » (Déclaration de Politique générale bruxelloise p. 89, al. 6).

²⁴ <http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf>

Conclusion

Je demande la suppression du projet de quartier résidentiel et des voiries qui l'accompagnent, au sud-ouest du site, au profit d'une biodiversité digne de ce nom et de la rénovation d'immeubles existants. Le chantier ne manque pas !

Les transports en commun qui desservent la zone sont déjà saturés (tram 7) ou d'une fréquence décourageante (ligne 26, gare d'Evere). Rien dans le projet de PAD ne permet de penser que les problèmes existants aujourd'hui seront résolus malgré l'arrivée de milliers d'habitants supplémentaires. Je demande donc l'amélioration substantielle des transports en commun concernés avant tout début de travaux, pour, à tout le moins, répondre déjà aux besoins actuels.

Sur la partie est du site, je demande de préserver le couloir écologique existant actuellement à droite des voies ferrées. Cela permet de séparer la mobilité douce (dont le RER vélo) qui passerait à gauche des bâtiments, et la mobilité motorisée (camions, bus, voitures) qui emprunterait la voirie existante passant au travers de la zone d'industrie urbaine.

Je demande également la suppression de la passerelle centrale entre les parties est et ouest du site, et le déplacement de celle prévue au sud de la zone, contre la frontière sud du site, en contrebas du boulevard Wahis.

Subsidiairement, les emplacements de parking, tant en voirie que hors voirie, sont sous-estimés. Or, on a vu que l'offre de transports en commun ne permet pas de décourager la voiture.

Je vous remercie de l'attention que vous réserverez à la présente.

PRENOM NOM

ADRESSE

SIGNATURE