

PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE,
ADOPTANT LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR « JOSAPHAT »

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

30 avril 2020

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le **projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles - Capitale, adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « JOSAPHAT »** ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2010, relatif à la Commission régionale de développement ;

Après avoir entendu les représentants du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, la Commission émet à l'unanimité l'avis suivant :

CONTEXTE

La constitution de la nouvelle Commission

Conformément au CoBAT, la nouvelle Commission régionale de développement a été désignée par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 décembre 2019, publié au Moniteur belge le 8 janvier 2020.

La nouvelle Commission, à peine constituée, a ainsi été immédiatement chargée de remettre un avis sur deux PAD et le projet de RRU, approuvé en première lecture par le Gouvernement précédent, ainsi que sur le projet d'arrêté dispenses qui lui est étroitement lié.

La nouvelle Commission n'a évidemment pu être consultée préalablement par le Gouvernement, mais elle relaye la demande formulée à plusieurs reprises par les précédentes Commissions d'être informée le plus en amont possible des projets (pour la révision du PRAS notamment).

La Crise sanitaire liée au Covid-19

Le délai de remise de l'avis, à savoir le 30 mars 2020, n'a pu être respecté en raison de l'impossibilité d'organiser des réunions physiques à la suite du confinement opéré au niveau national dès la mi-mars.

Le GRBC a lui-même adopté un arrêté du 2 avril 2020, publié au Moniteur Belge le 9 avril 2020 suspendant les délais du CoBAT depuis le 16 mars, pour un mois renouvelable. Cela étant, la Commission a tout mis en œuvre, avec l'assistance technique de Perspective, pour tenir une réunion virtuelle, ce qui a permis de délivrer le présent avis malgré le confinement et la suspension des délais.

0.1. RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD JOSAPHAT

Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

1. *Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.*
2. *Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité,*

tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel, le maillage vert et bleu.

3. Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.
4. Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant l'infrastructure des transports en commun et les corridors de mobilité (échelle métropolitaine – régionale et locale qui met l'accent sur les nœuds multimodaux (ferroviaire, transports en commun, routier, les modes actifs), y compris pour la logistique intra-régionale en réduisant les besoins de mobilité (voir Plan Régional de Mobilité).
5. La concertation avec les différents acteurs aux différentes échelles, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD.

Il faut souligner que le PAD est un « nouveau morceau de ville » où peut s'exercer de façon privilégiée et décisive l'action publique régionale, dans le cadrage de la ville multipolaire décrite dans le PRDD. De plus, comme la Région a la maîtrise foncière du site Josaphat, la Commission estime que son développement doit avoir un caractère exemplaire au titre de quartier durable.

Son insertion dans le tissu urbain peut porter sur le voisinage immédiat ou sur un environnement plus large. D'une manière générale, le voisinage immédiat doit se définir au cas par cas, en fonction des projets potentiels et des nécessités de compléter les maillages viaires et verts.

0.2 RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD

De manière générale, l'ensemble des objectifs et prescriptions régionaux tels que définis dans les différents plans (PREC, Plan Nature, Energie Climat, Plan Bruit, Good Move, etc) doivent être intégrés de manière transversale dans toutes les réflexions stratégiques et opérationnelles et leurs modalités (appels d'offre, concours, etc) et donc dans les PAD's.

La Commission suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD's de manière à clarifier tous les concepts utilisés.

La Commission reprend la plus large partie de l'avis général rendu par la Commission précédente du 24/10/2019 sur les PAD tout en l'adaptant en fonction des nécessités pour ce PAD.

Elle en rappelle les grandes lignes :

- *Périmètre : importance d'en distinguer deux, un stratégique et un réglementaire. Le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte le contexte urbain ainsi que les projets situés aux alentours et leurs liens avec le PAD.*
- *Volet opérationnel : il est trop souvent absent du projet. Les questions de gouvernance et de participation citoyenne à toutes les étapes du processus, de mise en œuvre et de temporalité (phasage) doivent être abordées, ainsi qu'une (meilleure) première approche des coûts de viabilisation et des montages financiers envisageables (PPP etc.)*

- *Logement public : maintenir le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies etc..) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen.*
- *Occupation temporaire : elle doit faire partie intégrante du projet et peut concerner les espaces bâtis comme non bâtis.*
- *Espaces verts : la protection de la nature et de la biodiversité, comme le demande le PRDD, doit être une priorité des PAD de même que la réalisation des maillages verts et bleus, ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature (comme entre autres le Coefficient de Biotope par Surface, qui n’y apparaît pas clairement).*
- *Durabilité : faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et développements proposés par les PAD, de même que la résilience face aux changements climatiques. La Commission recommande d’intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » (Be sustainable) mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement et Urban, tant pour les PAD que pour les futurs projets dans leurs périmètres.*
- *Mobilité : dans un territoire polycentrique et multipolaire, l’accessibilité doit aussi être multipolaire et multi modale. La Commission demande l’inscription dans les PAD de principes tenant compte de l’évolution des pratiques de mobilité (mutualisation des parkings, partage de voitures, accessibilité pour les PMR, priorité aux modes actifs...)*
- *Volet réglementaire: ce qui n’est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions réglementaires auxquelles il n’est pas possible de déroger lors de l’examen de projets concrets.*

0.3 DESCRIPTION DU PROJET

SITE JOSAPHAT

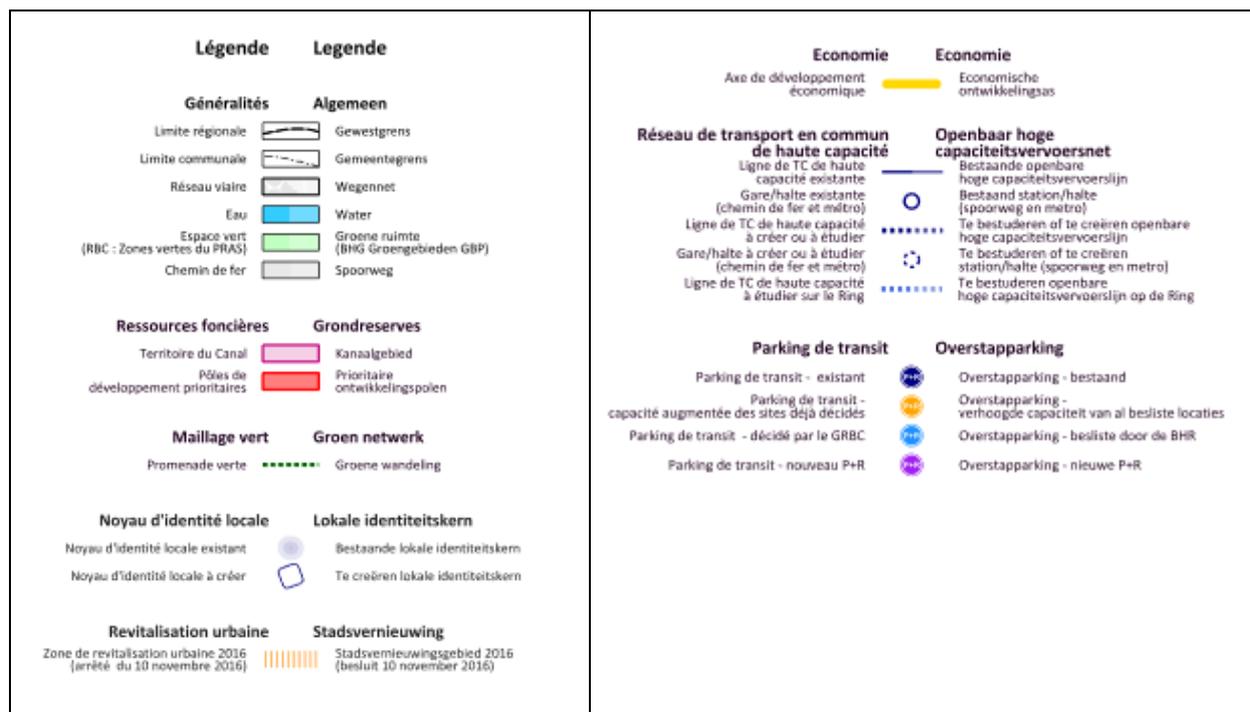
Pour rappel, le site de Josaphat qui fait partie des 12 pôles de développement prioritaires au PRDD, est situé sur le territoire de deux communes : une grande partie au sud sur Schaerbeek et dans une moindre proportion, au nord, sur Evere.



Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsstraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)



Le PAD s'inscrit dans les orientations du PRDD et indique les grands principes d'aménagement tels que le programme des affectations, la structuration des voiries, des espaces publics et du paysage, les caractéristiques des constructions, la mobilité et le stationnement sur et hors voirie. Le site est repris sur la carte comme étant un noyau d'identité locale à créer et reprend une halte ferroviaire ou de métro à étudier/créer.

L'un des objectifs majeurs du PAD Josaphat est de développer un quartier durable connecté avec de la mixité sociale et fonctionnelle, ainsi qu'offrir un cadre de qualité de vie aux habitants. Il vise également la création d'équipements d'intérêt collectif, de service public et d'espaces verts.

La Commission souligne que l'une des particularités du site est qu'il est constitué d'un foncier appartenant entièrement aux pouvoirs publics (SAU), dont une partie détenue par les Communes de Schaerbeek et Evere. Il offre ainsi, une opportunité unique en matière de développement urbain répondant aux besoins de la population bruxelloise.

AVIS

1. GENERALITES

Nécessité d'un PAD versus PRAS

La Commission s'interroge sur la nécessité d'un PAD, alors que les prescriptions et affectations en forte mixité au PRAS (à défaut d'un PPAS puisqu'il s'agit d'une ZIR) permettent d'atteindre les objectifs énoncés du PAD à l'exception de la recombinaison de la Zone d'industrie urbaine et de la création d'une zone d'habitation au Nord du site.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsstraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Elle entend le souhait de rencontrer le PRDD et le développement d'un quartier durable, dans la zone nord du site, près de la ZIU qui ne le permet pas.

Elle entend également que le PAD permet de prendre en compte, dans le cadre du RIE, l'impact environnemental global pour l'ensemble du développement, le PAD servant de cadre de base pour chaque étape du développement.

Liens avec les autres projets proches

Si elle entend que les PAD sont une traduction locale des grands objectifs stratégiques de la Région (zones stratégiques du PRDD), la Commission estime que le PAD devrait préciser la manière dont il prend en compte les projets de développement aux alentours (notamment Mediapark, réaménagement de la Place Meiser et du Boulevard Général Wahis et du boulevard urbain à la fin de l'E40) : en matière de mobilité, cela s'avère indispensable et le RIE aurait dû en tenir compte.

Phasage

Etant donné l'étalement dans le temps de la mise en œuvre des grands projets urbains, la Commission est d'avis qu'il n'est pas tenable économiquement de réaliser des projets aussi vastes en une seule étape. Les réaliser par phases est beaucoup plus réaliste. Cela permet après une 1^{ère} phase, de prendre en compte de nouvelles données actualisées, des mutations dans les modes de vie, et d'adapter le projet en fonction de cette évolution. Il est essentiel toutefois que chaque phase soit autarcique (c-à-d fonctionne parfaitement toute seule) tant au niveau urbanistique et esthétique qu'au niveau fonctionnel et de son équilibre budgétaire. La Commission suggère que le volet réglementaire ne soit d'application que sur la première phase, sauf pour les voiries traversantes et les voiries liées aux lots développés.

Elle trouverait intéressant qu'un tableau de temporalité pour le planning de développement du PAD soit joint au projet.

Maîtrise foncière

La Commission se rallie au CES, lequel considère qu'il manque aujourd'hui une véritable maîtrise foncière de son territoire par le pouvoir public régional et que la région doit, lorsqu'elle est propriétaire, mettre en œuvre des mécanismes permettant d'assurer une maîtrise foncière pérenne sur le site (emphytéose, CLT).

Gouvernance du projet

La Commission constate que la commune de Schaerbeek, URBAN et Bruxelles Environnement regrettent de ne pas avoir été suffisamment associés au processus d'élaboration du projet de plan et ont donc été amenés à introduire des avis comprenant de très nombreuses remarques ou propositions.

Par ailleurs, beaucoup de réclamants regrettent l'insuffisance de participation au processus d'élaboration du projet de PAD, d'autant que le planning du projet de PAD est divisé en plusieurs phases dont la première (Phase IA) est déjà en cours d'adjudication via la procédure de marché public en dialogue compétitif lancée par la Région en décembre 2017.

Beliris a communiqué une publicité de passation de marché public, portant sur « l'aménagement d'espaces verts (spoorpark de 2,8 ha le long de la voie ferrée, talus du chemin de fer ...) et d'espaces publics (voiries, places Wahis, De Boeck, Gilisquet ...), des infrastructures dont deux passerelles cyclo-piétonnes enjambant les voies, l'intégration d'équipements comme un pavillon/kiosque et tous les travaux de viabilisation (égouttage, réseaux d'alimentation ...) », dont l'ouverture des offres arrive avant l'échéance de la présente enquête publique sur le projet de Plan.

A l'avenir, le timing des procédures devra être impérativement respecté pour la crédibilité de la Région et la solidité juridique des différentes étapes du processus.

Rapport sur les incidences environnementales

Si la Commission, comme la plupart des administrations et instances, se félicite du projet d'urbanisation d'une friche ferroviaire trop longtemps abandonnée pour répondre aux besoins divers de la population, notamment en matière d'habitat et d'équipements, elle s'interroge quant à l'équilibre entre divers objectifs : création de logements et d'équipements versus développement et protection de la biodiversité sur le site, (les écosystèmes seront bouleversés ce qui fragilise la préservation des services écosystémiques). Elle a interrogé à cet égard le représentant du Gouvernement lors de son audition devant la Commission, sur l'absence de propositions alternatives en matière de densité d'occupation du site. Ce dernier a répondu qu'une évaluation avait été réalisée au préalable sur base d'un premier plan et qu'une solution préférentielle avait été retenue.

La Commission aurait aimé comprendre les raisons du choix de cette solution préférentielle, vu l'implication considérable en termes de densité et formes urbaines (notamment les implantations et gabarits) générés par ce choix. Elle constate que Bruxelles Environnement indique dans son avis que le RIE étant une extension d'études environnementales antérieures, elle n'a pu jouer son rôle de manière idéale dans le processus d'évaluation et est amenée à formuler plusieurs interrogations et remarques.

Volet réglementaire

Comme pour d'autres PAD, la Commission à l'instar de nombreuses administrations (URBAN, BE, ..) et réclamants, estime que le mécanisme d'abrogation implicite des dispositions des plans et règlements contraires à celles du PAD n'est pas facilement compréhensible, d'autant que certaines prescriptions du PRAS sont seulement partiellement réécrites (notamment les prescriptions générales). La Commission renvoie à ce sujet aux remarques des administrations compétentes. Elle demande de toute façon que l'auteur du plan indique clairement, dans le volet indicatif ou informatif, les dispositions du PRAS et du RRU auxquelles le projet entend déroger tout en mentionnant que cet inventaire ne fera pas obstacle à une abrogation implicite qui n'aurait pas été aperçue.

2. PERIMETRE ET CARACTERISTIQUES DU SITE

Le périmètre du présent projet de PAD « Josaphat » est essentiellement localisé sur le site d'une ancienne gare de triage de la SNCB désaffectée en 1994 et qui se situe sur le territoire des communes de Schaerbeek et d'Evere. Il comprend, également de part et d'autre des voies de chemin de fer, un domaine d'exploitation ferroviaire d'Infrabel.

Ce site de +/- 25ha est délimité par le pont De Boeck, l'avenue Léopold III et le clos Oasis, le Bd Général Wahis, l'avenue Gilisquet et l'avenue Henri Conscience.

Le périmètre comprend un terrain en friche couvrant la ZIR n°13 du plan régional d'affectation du sol (PRAS), des talus boisés formant un espace de transition vers les quartiers environnants, avec à l'est, une zone d'industrie urbaine (ZIU), à revaloriser et au sud, une zone de sports ou de loisirs de plein air, relativement isolée sans intégration spatiale, paysagère et fonctionnelle.

Il est traversé du nord au sud par une voie de chemin de fer (L26), avec à la limite nord du site, une halte du réseau suburbain (gare d'Evere) offrant une desserte rapide et fréquente vers le quartier européen, l'aéroport et divers pôles d'emploi et d'enseignement dans et autour de la Région.

Le site, se trouvant dans une cuvette, est isolé des quartiers qui l'entourent par une forte déclivité. Le bâti riverain est disparate en typologie, en densité, en gabarits et en architecture.

La Commission soutient les remarques de nombreux réclamants : la grande richesse de la biodiversité et particulièrement dans les talus qui l'entourent, confère au site un intérêt d'importance régionale pour sa

biodiversité. « Le niveau paysager » des talus regroupe différents aspects comme les fonctions spatiales et environnementales: écran, protection (visuelle, bruit, ...), relief important, présence d'arbres, ... les aspects écologiques : talus avec différentes orientations et donc différents écosystèmes/ écotopes fragiles. Les arbres sont aussi une protection contre l'érosion, etc...

La Commission rejoint par ailleurs URBAN pour demander, afin d'assurer une vision urbaine plus intégrée, une extension du périmètre afin d'englober au minimum l'entièreté des carrefours.

3. VISION : UN QUARTIER DURABLE CONNECTE ET QUATRE SOUS-QUARTIERS

Comme certains réclamants, la Commission constate que le PAD met l'accent sur la biodiversité, une gestion durable de l'eau, des alternatives locales à la voiture, ...Le PAD prévoit d'inscrire les talus en zone verte et d'en limiter les accès. La Commission demande que le PAD prévoie, ainsi, de conserver, de protéger et de renforcer les corridors écologiques et la qualité des talus existants le long du chemin de fer et au niveau des talus boisés qui bordent le site.

Elle craint que le projet de développement proposé ne soit pas suffisant pour préserver la biodiversité et le caractère paysager du site. Elle souligne, en effet, que la grande emprise au sol et l'accessibilité à toutes les zones prévues sur le site ne permettront pas d'atteindre les objectifs pourtant louables du PAD.

La Commission souligne aussi la nécessité de pouvoir garantir les connexions des différents espaces verts tant sur le site qu'avec les espaces verts extérieurs.

La Commission suggère la création d'une chambre de qualité pour toute la durée du projet pour assurer le maintien des objectifs de la vision.

3.1. CONSERVER ET FAIRE EVOLUER LA BIODIVERSITE / ENVIRONNEMENT

Protéger les corridors écologiques / favoriser la biodiversité dans les espaces ouverts et sur les parcelles des développements immobiliers

En règle générale, et au vu de nombreuses réclamations, la Commission estime que le PAD devrait considérer, non seulement le maintien de la biodiversité sur le site, mais aussi une amélioration de celle-ci ; il en est de même pour les maillages vert et bleu. Si l'urbanisation de cette friche est une belle opportunité pour y développer notamment du logement public et accessible, il convient aussi de valoriser le patrimoine vert de haute valeur biologique, et donc d'étendre les zones vertes limitées à seulement une partie des – talus du côté Gilisquet. De même, le volet règlementaire indique les m² constructibles pour chaque lot mais ne précise pas de coefficient d'emprise au sol. La Commission considère qu'un minimum du site devrait rester non bâti.

La Commission souligne à cet effet et au vu de l'historique et de l'évolution des études pour ce site depuis 25 ans, il y a un décalage marqué entre ce qui se trouvait sur le site et la situation d'aujourd'hui. L'inventaire de la faune et de la flore semble incomplet et a notamment sous-évalué le patrimoine naturel en ne citant quasi aucune espèce de la faune présente sur le site, alors que la plateforme naturaliste belge www.observations.be, dont la valeur scientifique est attestée, établit une liste record de pas moins de 650 espèces animales indigènes sur une période allant de 2014 à 2019, grâce au suivi régulier et à l'expertise de naturalistes et du milieu académique.

La Commission a pris acte de l'annonce des représentants du cabinet qu'il sera proposé au Gouvernement d'effectuer un complément au RIE avant l'adoption du texte en deuxième lecture, ce dont la Commission ne peut que se féliciter.

La Commission constate, tout comme le RIE, que les espaces verts d'accès public (spoorpark, wadiparks, talusparks) ne sont répartis de manière équilibrée que dans la partie du site à l'ouest des voies ferrées. Ils sont, par contre, peu présents à l'est des voies ferrées. D'autre part, leurs dénominations sont inadéquates sémantiquement (il ne s'agit pas de parcs mais d'espaces sportifs, etc.) et linguistiquement (ni bilingues, ni en anglais) et devraient être revues.

Tout comme certains réclamants, la Commission trouverait ainsi intéressant de connecter les espaces verts locaux existants du côté est du site : l'un au nord à l'angle du bd Léopold III et de la rue Auguste de Boeck et l'autre au sud entre l'av. des Jardins et le site.

Spoorpark

La Commission constate que le projet concentre la zone du spoorpark et des wadiparks à l'ouest du chemin de fer. Elle s'interroge sur la possibilité d'élargir ces zones et particulièrement les wadis, de l'autre côté du chemin de fer. Cela permettrait d'étendre les zones de biodiversité.

La Commission regrette, en effet, que le spoorpark, comme zone de sport et de récréation, ne puisse s'inscrire réellement dans la chaîne de connexion écologique. Elle craint qu'une trop grande partie de cet aménagement ne soit réservé aux activités sportives et qu'il ne restera plus alors que le talus pour préserver la biodiversité.

Elle propose ainsi que la partie nord du spoorpark sur Evere, où le taluspark et le spoorpark se rejoignent, soit consacrée essentiellement à la réserve écologique et soit, de ce fait, inaccessible au public.

Elle suggère que l'aménagement du spoorpark soit plus différencié, avec des zones de végétation plus spontanée, sauvage, avec des reliefs variés, d'autant qu'il existe déjà des équipements sportifs dans la proximité immédiate.

TalusPark

La Commission rappelle que le PRAS, dans sa prescription 9.1 précise ce qui suit : « Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert ».

La Commission souligne, comme certains réclamants, dont la commune de Schaerbeek que le maillage vert du PRDD décrit les talus ferroviaires comme les « réels liens écologiques et d'ailleurs les seuls dignes de ce nom à Bruxelles ». Elle est d'avis que le projet de PAD ne permet pas cette continuité verte en ce que les corridors verts du projet sont totalement déconnectés dans la partie nord du site.

Elle demande ainsi que des connexions suffisantes soient établies là où elles manquent afin de garantir une continuité des habitats naturels.

La Commission estime que le concept même de « taluspark » suppose son utilisation, du moins, comme le précise le projet de PAD, pour les zones de franchissement piétons et vélos. Elle craint ainsi, vu la grande densité prévue sur le site, que cela ne vienne en contradiction avec le principe de protection de lien écologique des talus et de la préservation de la biodiversité. L'intensité de passage risque en effet de mettre à mal la faune et la flore qui s'y trouvent.

Par ailleurs, la Commission, tout comme la commune d'Evere le demande pour le secteur 4 notamment, estime nécessaire de prévoir une bande de 15 m de « zone tampon » entre les zones de logement existantes

et les futures zones constructibles du projet, pour y empêcher toute construction et préserver une zone végétalisée.

La Commission constate comme la commune de Schaerbeek, que les Zones Vertes prévues au projet de PAD sont exclusivement situées en périphérie du projet ; que ces zones sont les seules à promouvoir le maintien et la protection de la biodiversité et du milieu naturel sur le site.

Ces zones vertes représentent moins de 5 % de la superficie du périmètre du PAD. De plus, elles sont étirées en longueur et présentent une largeur maximale de +/- 20 m (Talus Est) et minimale 5 m (Talus Ouest).

Enfin, les prescriptions littérales pour les Zones Vertes précisent que les cheminements piétons et cyclistes y sont compris et que leur largeur, au regard de leur usage, attendra minimum 4 mètres.

Le RIE recommande la nécessité d'adapter les prescriptions littérales des Zones d'Habitation afin d'y fixer des normes claires pour la réalisation des espaces verts. La Commission recommande donc à la suite de la commune, d'adapter les prescriptions graphiques en élargissant la Zone Verte en conséquence ou en y restructurant les cheminements longitudinaux cylo-piétons et PMR.

La Zone d'Habitation à prédominance résidentielle prévue à l'arrière des jardins des avenues Gilisquet et Arthur Roland pourrait également être requalifiée en Zone Verte.

D'une manière générale la Commission est d'avis qu'une zone tampon, devrait être étendue sur le pourtour de l'ensemble de la zone constructible, sur une largeur **minimum de 20 m**, à compter à partir du pied du talus. Elle estime, en effet, qu'il est important de protéger la biodiversité qui s'y trouve.

Le volet réglementaire du PAD indique dans sa prescription 0.2 al 2 que les 10% d'espaces verts à créer lors de toute demande de permis portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² « ne doivent pas être réalisés en pleine terre mais comportent au moins 60 cm de terre arable », ce qui est une régression par rapport au PRAS.

La Commission rejoint Bruxelles Environnement et le RIE qui préconisent de reprendre la prescription 0.2 du PRAS telle quelle (soit 10 % d'espaces verts), en ajoutant la contrainte qu'il s'agit de pleine terre.

Wadiparks

La Commission regrette l'image proposée de « barres » typiques d'un urbanisme fonctionnel et le manque de recherche paysagère pour l'aménagement des wadis qui viennent en contradiction avec la qualité de vie des quartiers voisins (notamment la cité-jardin).

Elle suggère de composer d'abord une trame paysagère, organique et écologique de qualité dans lequel vient s'inscrire un programme de construction plutôt que l'inverse.

Comme le précise Perspective, la Commission constate que, parmi les différents types d'espaces verts présents au sein du projet, figurent les « wadiparks », présentés comme « des espaces verts qui contribuent à la création de biotopes humides sur le site. Complémentaires au spoorpark, ils présentent un caractère intime et reposant et sont situés entre les immeubles de logements et assurent un espace de biodiversité au sein des espaces ouverts du « campus de logements [...] ». De plus, elle souligne qu'en tant qu'aménagements inondables ils permettent d'absorber une partie des eaux à évacuer.

La Commission apprécie le recours aux wadiparks qui seraient cependant plus judicieux aux pieds des talus. Elle estime qu'il faut approfondir la recherche sur leur forme, leur utilisation et leur implantation.

Elle suggère d'envisager l'extension des wadis au-delà de la ligne de chemin de fer augmentant ainsi les connexions d'espaces verts pour la biodiversité.

Actuellement les seuls éléments réglementaires prévus pour assurer la création des espaces verts de type wadipark sont la prescription générale 0.2. Al.1 & al.2, qui prévoit :

Al.1 : « Dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert » ;

Al. 2 : « Les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol ».

Ayant égard aux ambitions exprimées, la Commission souhaite attirer l'attention sur l'absolue nécessité de veiller en pratique à garantir une quantité suffisante de wadiparks dans l'entièreté du projet. Le statut des wadiparks (public, semi-public, privé) n'est par ailleurs pas du tout exprimé dans le projet de PAD. De plus amples précisions mériteraient peut-être d'être apportées à cet égard, notamment en vue d'éviter la création d'îlots refermés sur eux-mêmes et déconnectés des quartiers avoisinants, à l'image de « gated communities » non-souhaitables.

La Commission rejoint donc URBAN pour demander selon les recommandations du RIE (p539) l'ajout de prescriptions littérales afin d'assurer cette affectation. Cette prescription est d'autant plus nécessaire que la PG 07 du PAD abroge la 06 du PRAS, la qualité des intérieurs d'îlots n'est dès lors plus assurée.

Autre formes d'espaces verts/Parkfarm

Par ailleurs, la Commission suggère de réfléchir à la possibilité d'intégrer d'autres formes d'espaces verts. Le long du chemin de fer, pouvoir envisager une autre fonction que celle du parking, avec des plantations et des toitures vertes. Cela offrirait l'avantage de renforcer encore davantage la biodiversité, de compléter le maillage vert et d'offrir une autre forme de continuité paysagère.

Elle s'interroge aussi sur la possibilité d'intégrer un parkfarm.

Zone d'industries urbaines

La Commission insiste sur la qualité des implantations de part et d'autre du chemin de fer ainsi que sur la qualité des zones de recul et des façades, et demande d'élargir la vue sur l'espace arboré devant le chemin de fer.

La Commission recommande de développer l'intégration de la nature et du paysage dans les zones d'activités tel qu'inscrit dans le Plan Nature de la Région.

3.2. GABARITS / DENSITE / EFFET SUR L'ENVIRONNEMENT

La grande densité d'usage découlant de la programmation du PAD aura un impact important à différents niveaux et, entre autres, sur la qualité de vie. Des dispositifs adéquats (au niveau des espaces publics, paysagers, de la conception et de la qualité architecturale du bâti et du logement en particulier, ...) devront contribuer à créer une composition urbaine spatialement équilibrée et à apaiser la densité bâtie.

La densité bâtie du site et de chaque secteur immobilier est comparable aux densités supérieures des typologies bâties qui entourent le site.

La densité de population du site s'exprime quant à elle en nombre maximum de logements par km² et est calculée à l'échelle du PAD, de manière à pouvoir être comparée avec les données de densité de ménages fournies par le Monitoring des quartiers de l'IBSA, considérant qu'un ménage égale un logement. Le projet de PAD présente ainsi une densité de population de 4.700 ménages/km² (1.584 ménages sur 0,337 km²).

La commune de Schaerbeek pointe le fait que le PRDD se base sur des projections de besoins en logement qui sont aujourd'hui drastiquement revues à la baisse. La commune constate que le projet de PAD prévoit une densité supérieure à celle prévue au PRDD en termes du nombre de logements à l'hectare (101Log/ha >> 90log/ha), alors même que la moyenne s'étend sur l'ensemble du site, y compris la ZIU et le Campus sportif (soit 40% du site). La commune estime la densification excessive.

La Commission constate que le projet, tel que prévu, représente ainsi une emprise au sol très importante. Elle constate que le volet règlementaire du PAD indique pour chaque lot un rapport P/S très précis (de 2,17 à 2,82 pour les lots résidentiels) ce qui indique un nombre de m² plancher constructibles fort élevé. De plus, il n'y a aucune indication quant au coefficient d'emprise au sol, ce qui pourrait conduire à trop peu d'espaces libres et verts.

Si la Commission ne voit pas d'objections à la construction d'une tour au nord du site, signal marquant aussi la halte RER, elle rejoint la commune et divers réclamants pour demander des gabarits progressifs à partir du talus côté Gilisquet plutôt qu'une possibilité uniforme de 7 niveaux. La Commission rejoint donc URBAN pour estimer que les constructions R+6 des fonds de parcelles du quartier du campus résidentiel sont trop élevées en ce qu'elles surpassent la hauteur des gabarits des constructions existantes auxquelles elles font face (Avenue Charles Gilisquet). La coupe schématique de la page 31 du volet stratégique montre ces différences de gabarit. Elle demande également qu'une zone transitoire soit établie par une bande de R+4 de la même largeur que la bande de R+2 du côté de la place Latinis.

La Commission estime, comme Bruxelles Environnement, qu'un gabarit général de R +8 sur une profondeur de 25 m tout le long du « spoorpark » est trop imposant et risque de compromettre la qualité de cet espace vert, d'autant qu'il n'est pas très large (max 25 m). Il serait préférable d'avoir seulement ponctuellement certains immeubles de plus haut gabarit pour limiter les effets d'ombrage et éventuellement les effets de vents suivant les caractéristiques des constructions.

En ce qui concerne le plan d'implantation, il est clair que les différents lots (terme à préférer à celui de secteurs) ne seront pas entièrement bâtis. La Commission demande toutefois, comme URBAN, d'ajouter une prescription indiquant que les îlots doivent avoir une taille limitée à 100 m (contre près de 250m pour le quartier de gare) afin d'améliorer leur Intégration au tissu urbain existant et le trajet pour les circulations douces.

Elle attire l'attention, comme le RIE, sur le fait que la mise en œuvre du PAD générera des effets d'ombres portées et éventuellement des effets vents suivant les caractéristiques des constructions.

La Commission recommande d'être attentif à ce problème lors des différents projets qui seront développés sur le site. Elle souligne que les effets de vent et d'ombrage dépendront essentiellement de l'implantation et des gabarits des constructions autorisables.

Logements/foncier

La Commission, si elle se réjouit qu'un pourcentage important des logements prévus soient sociaux ou assimilés, rejoint la préoccupation du CES de voir utiliser des mécanismes permettant de distinguer la propriété du bâtiment de celle du foncier, afin de garder une maîtrise publique du foncier.

3.3. UN QUARTIER CONNECTE AU TRANSPORT PUBLIC ET TRAVERSABLE

La conception du quartier vise à favoriser et à rendre confortables et sûrs les déplacements à pieds et à vélo et l'usage du transport public. »

La Commission, tout comme certains réclamants, s'interroge sur l'accessibilité future du site, dans le cadre de ce PAD, où il est prévu une très grande densité de logements, alors que les infrastructures routières alentours, sont déjà proches de la saturation. Elle craint les effets cumulatifs des PAD Josaphat et Mediapark (entrée de l'E40). De même, elle évoque la congestion aux points d'entrée et de sortie du site, qui pourrait être générée par les différentes fonctions et particulièrement aux heures de pointe.

La Commission souligne que le ratio de maximum 0,7 emplacement de parking proposé pour les immeubles de logement est fort élevé, et qu'il est complété par un ratio de 0.3 emplacement de parking public mutualisé avec le logement, commerce etc...

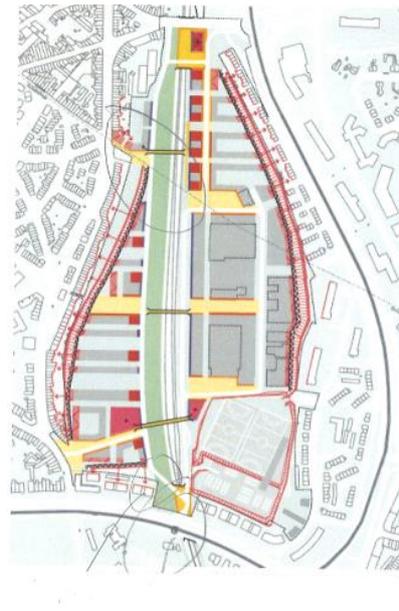
En ce qui concerne le stationnement, et compte tenu de l'ambition d'exemplarité portée par le projet de PAD, la Commission rejoint Perspective pour demander de limiter encore le nombre de places de stationnement hors-voirie et en voirie dévolues à la fonction résidentielle et en particulier d'interdire le stationnement en surface le long du spoorpark.

Le RIE précise d'ailleurs ceci : « afin de soulager au mieux la circulation dans le périmètre et limiter l'impact du PAD sur la circulation, il sera nécessaire d'agir sur les parts modales des futurs occupants de la zone. En effet, la solution aux questions de mobilité doit s'approcher dans un cadre large faisant intervenir les autres modes de transport et l'ensemble des aménagements possibles (accès vers les points de transports publics, circulation des modes actifs). »

Le volet stratégique du PAD signale à cet égard qu'il reviendra à Bruxelles-Mobilité « de proposer aux autorités publiques concernées les mesures correctrices ou les améliorations aux dispositions prises, à mettre en œuvre le cas échéant ». Il conviendra d'examiner quelle est l'étendue des mesures correctrices qui pourront être envisagées pour répondre aux éventuels impacts problématiques mis en évidence par le monitoring à mettre en place.

La Commission s'étonne par ailleurs qu'un axe urbanistique flagrant qui longe la frontière communale (à partir de la chaussée de Haecht et la rue du Tilleul pour rejoindre la rue de Genève) n'ait pas été pris en compte. Elle demande que cette possibilité soit analysée. Elle estime, en effet, que cela permettrait de mettre en liaison directe les PAD Josaphat et Mediapark, de même que les places Helmet à Schaerbeek et Paduwa à Evere, juste en bordure de Mediapark – et ce d'autant que certaines entreprises sur le site de Josaphat sont aussi actives dans des métiers « media ». De plus, in situ dans le PAD, une telle liaison suivant les frontières communales est beaucoup plus logique d'un point de vue fonctionnel puisque connectant les 2 places, respectivement prévues de part et d'autre du chemin de fer et permettant de mieux gérer les rampes que sur le projet présenté.

La Commission est d'avis que cela met en question, dans le cadre de ce PAD, le principe même d'une réflexion et d'une analyse urbanistique globale.



RER vélo

Le projet urbain envisage le passage de la ligne de RER-vélo à l'Est des voies de chemin de fer.

Comme Perspective, la Commission souligne l'importance qu'il y a à limiter autant que possible les dénivelés devant être empruntés par les cyclistes le long de la voie de chemin de fer et à assurer la meilleure cohérence d'ensemble possible pour le tracé du RER-vélo, en réévaluant au besoin son assiette compte tenu des intentions de projet présentes sur d'autres tronçons de la ligne.

Chemin de fer -RER—mise à 4 voies L26

La Commission rappelle la position prise par Infrabel qui s'est prononcé en faveur de la mise à 4 voies de la ligne 26. Elle vise à soulager la jonction Nord-Midi en faisant circuler les trains rapides (IC, IR) et les trains lents (S, RER) sur les voies différentes (2 voies rapides au centre et 2 voies lentes à l'extérieur). La plateforme ferroviaire en place et prévue dans le PAD, permet cette mise à 4 voies.

La Commission attire cependant l'attention du gouvernement sur l'importance de faire bénéficier le site Josaphat d'un arrêt pour les trains lents qui circulent sur les voies extérieures.

La Commission demande dès lors de vérifier la possibilité de construire des quais répondant aux besoins de la SNCB et d'Infrabel, de part et d'autres des 4 voies et si nécessaire même, dans les zones bâtissables situées au droit de la future halte. Elle est d'avis que cette nécessité devrait être rendue obligatoire et figurer donc dans les prescriptions réglementaires du PAD.

Par contre, l'aménagement d'un quai central pour les trains rapides circulant sur les 2 voies centrales ne lui semble pas nécessaire. En effet, la Commission est d'avis que la connexion avec les trains rapides se fasse préférentiellement au point de correspondance avec le futur métro (Bordet, en l'occurrence).

3.4. PAYSAGE

La Commission n'a pas eu connaissance des études préalables au projet de PAD. Il est possible qu'au début du projet, une étude approfondie de tous les aspects relatifs au paysage au sens large ait été réalisée. En l'absence de cette étude, la Commission ne peut s'appuyer sur un fondement scientifique qui détermine les bonnes localisations pour le renforcement/développement de l'infrastructure du paysage (robuste) et de la structure écologique (fragile). Cela peut également conduire à des estimations erronées de la surface disponible pour le développement des constructions qui, une fois acquises, sont difficile à réduire par la suite.

La Commission est d'avis que le « Schéma directeur Josaphat, Définition des espaces publics et qualification paysagère du site » de B. Smets n'est pas une étude paysagère, mais une étude au service de la densification et subordonnée aux schémas des blocs de construction. Seuls les talus seront préservés, mais ils seront soumis à une telle pression que leurs qualités actuelles ne survivront pas, et encore moins ne garantiront la biodiversité.

Le design et les images d'ambiance qui l'accompagnent sont très éloignés de la réalité.

Il est question de la réalisation d'un parc de 4 ha, qui est ensuite subdivisé en 6 « figures de paysage » qui envisagent leur implantation sans prendre en considération leur qualité : taluspark, spoorpark, wadipark, woonerf, maillage d'arbres, place. Environ la moitié de ces espaces a un mauvais score en termes de valeur utilitaire. L'autre moitié obtient de mauvais résultats en matière d'écologie ou de biodiversité en raison de son utilisation récréative intensive.

3.5. RECOMMANDATIONS

La Commission est d'avis que la réussite et la concrétisation d'un certain nombre d'ambitions du projet de PAD dépendront de ce qui figurera dans les cahiers des charges de la SAU pour la mise en œuvre des différents lots. La plus grande attention devra donc être centrée sur les éléments à y faire figurer. Ainsi, par exemple, la réflexion sur l'économie circulaire tant dans la conception et la réalisation des bâtiments que dans le fonctionnement du quartier, ainsi que sur la performance et sur la gestion énergétique des ensembles immobiliers (production d'énergies renouvelables, co-génération, etc..) devrait figurer comme obligatoire dans le PAD pour la mise en œuvre future (y compris pour le premier lot qui est en voie d'être attribué).

D'autre part, la Commission rappelle l'importance de la transversalité des documents et réflexions, ainsi que la mise en place d'une chambre de qualité tout au long du projet, comme signalé au point 1 dans les commentaires généraux.

3.6. CONCLUSION

La Commission, dans cet avis unanime, a rejoint les demandes argumentées de nombreux réclamants, tant institutionnels comme la Commune de Schaerbeek, Perspective, Urban, Bruxelles Environnement, les instances consultatives (CES, CRMS, ...) et autres ... que privés (particuliers, comités de quartier et organisations environnementales, ...), de revoir les modalités de l'urbanisation du site Josaphat. **En conséquence, elle ne peut approuver le projet dans son état actuel.**

Comme les compléments nécessaires à fournir pour le rapport sur les incidences environnementales (études paysagère et de la biodiversité approfondies, alternatives typo-morphologiques spatiales et fonctionnelles

etc..) nécessiteront une nouvelle enquête publique, la Commission recommande pour la redéfinition du programme et de sa spatialisation de prendre en compte l'ensemble des remarques évoquées dans son avis, et en particulier :

- Revoir à la hausse les ambitions de durabilité du projet, dans les différents domaines couverts par le référentiel « quartiers durables », et notamment le renforcement du potentiel écologique ainsi que la préservation et le développement de la biodiversité ;
- Revoir la conception urbanistique du développement immobilier pour la rendre plus innovante et qualitative, et tenir compte de son caractère nécessairement évolutif ;
- Prendre en compte la nécessité de la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer et son implication en matière de quais.