Concerne : le projet d’aménagement de la Friche Josaphat. Volet Mobilité.

Bruxelles, le 23 novembre 2019

Madame, Monsieur,

En tant que bruxellois(e), schaerbeekois(e), everois(e) et riverain(e) de la friche Josaphat, je suis particulièrement sensible au Projet d’Aménagement directeur Josaphat que le Gouvernement de la Région bruxelloise planifie d’implanter sur la friche Josaphat à Schaerbeek.

Je suis conscient(e) des enjeux que doit affronter la région bruxelloise pour devenir une ville moderne qui devra répondre aux besoins sociaux, économiques, environnementaux et culturels du XXIème siècle.

Le PAD Josaphat est actuellement à l’enquête publique.

Le point fondamental qui m’interpelle et qui m’inquiète est la surdensification de ce site : 1600 logements, 2 écoles, 2 crèches, 1 hôtel, 1 campus sportif et une zone d’industrie urbaine. Tout cela implanté dans une cuvette ceinturée de maisons et d’immeubles d’habitations, de voiries saturées, dont les accès sont très limités.

J’aborderai ci-dessous le domaine qui m’inquiète le plus dans cet énorme programme urbain : celui de la MOBILITE qui subira de plein fouet tous les problèmes de cette surdensification.

Comme on peut le lire au point 7.3 du Rapport d’incidences environnementales (RIE) celui-ci ne présente que des intentions et fait des recommandations. Le Gouvernement régional bruxellois n’a pas obligation de suivre d’effet ces recommandations. A ce stade nous pouvons conclure que le Gouvernement régional bruxellois, avec ses « Experts », est seul juge en la matière.

Cela pose vraiment question.

Le PAD se base sur une croissance démographique importante en Région bruxelloise (volet informatif p.9), mais dont les chiffres actuels démontrent la surestimation de 2/3. Les prémisses de base étant faux, ce PAD ne correspond plus aux prévisions. Il va saccager la partie nord-est de la région bruxelloise, en implantant sur la friche Josaphat, une trop grande concentration de logements. Il va ainsi aggraver les problèmes de mobilité dans le nord-est de la Région bruxelloise.

Le PAD Josaphat est analysé, de manière isolée, sans tenir compte de la proximité du ring Nord et de l’autoroute E40, sans tenir compte des autres PAD programmés à Schaerbeek à savoir MediaPark, Evere (PAD Bordet), plus loin le PAD Casernes d’Ixelles sur l’axe bd Général Jacques, Louis Schmitt, Wahis, Lambermont, sans oublier tous les projets urbanistiques communaux et régionaux. L’effet cumulatif de tous ces imposants programmes immobiliers aura un impact important sur le PAD Josaphat. Cet impact n’est pas pris en compte dans l’étude sur la mobilité. En outre le RIE Mediapark a été réalisé par un autre bureau d’étude (Buur). Les deux RIE n’ont pas été confrontés l’un à l’autre au niveau de leur mobilité, alors que les deux PAD sont distants de +/- 3 km.

Nous exigeons un Rapport d’incidences environnementales analysant les effets cumulatifs d’une part de tous les PAD programmés en Région bruxelloise, d’autre part un Rapport d’incidences environnementales analysant l’effet cumulatif des PAD schaerbeekois, everois, ixellois, et des projets urbanistiques communaux et régionaux.

L’analyse transversale du RIE montre que la mobilité reste un énorme problème.

Différents analyses, scénarios, chiffres rendent la lecture et la compréhension compliquées. Le RIE mobilité tente vaille que vaille d’élaborer et de proposer des recommandations mais au vu des différents scénarios développés, il est clair qu’aucune solution réaliste voire raisonnable ne se dégage.

Le site Josaphat est enclavé, isolé de son environnement. Il possède très peu d’accès. Il aura fallu 4 scénarios pour tenter de solutionner le désenclavement du site et les problèmes de mobilité que le PAD Josaphat engendrera. Le RIE mobilité tente d’élaborer une analyse mais au vu de ces 4 scénarios il est clair qu’aucune solution valable n’est apportée en termes d’impact. « *p. 522 Rapport final Aucun de ces 4 scénarios n’est donc pleinement satisfaisant au regard des impacts qu’ils génèrent. »*

Ce PAD ne tient pas la route.

Toutes les sources utilisées et les données rassemblées sont dépassées voire obsolètes et ne correspondent pas à la situation actuelle. Nous avons devant nous des arguments avancés sur base de vieilles analyses et de comptages dépassés.

Le RIE Josaphat ne tient pas compte du nouveau Plan Régional de mobilité Good-Move. Le RIE utilise les vieux Plans communaux de mobilité de Schaerbeek et Evere qui doivent être réactualisés pour être mis en conformité avec le nouveau PRDD et Good-Move d’application en 2020. Il ne fait pas référence au nouveau Plan Directeur Bus de 2019. Faire références à d’hypothétiques monitorings programmés dans le futur « en cas de problèmes » et à d’éventuelles solutions données par d’hypothétiques « Experts » n’est pas convaincant. *(cfr paroles des conférenciers durant la séance d’information du 21 octobre 2019).*

Nous exigeons que le PAD Josaphat et son RIE tiennent compte des nouveaux PCM qui devront être refaits par les communes de Schaerbeek et Evere, ainsi que l’adaptation au PRM Good-Move et l’application du Plan Directeur Bus.

Certains organismes essentiels tels Bruxelles-mobilité, la STIB, la SNCB ne font pas parties du comité d’accompagnement. Les organismes concernés ont-ils été contactés et de quelle manière ? Ont-ils déjà des ébauches de projet?

Le PAD Josaphat a été analysé avec un saucissonnage de toutes les incidences environnementales sur la mobilité (flux, comptages, maillages, nombre de voitures, trafic de transit, etc…). Des recommandations sont faites sur bases de comptages réalisés sur 1 seul jour et sans analyse du report des flux sur d’autres accès au site voire même sur les quartiers à peine plus éloignés.

Le RIE Josaphat n’est pas à jour. Il comporte des erreurs, imprécisions, dates variables, dénominations diverses pour un seul lieu, ce qui apporte beaucoup de confusion lors de la lecture. Il y a clairement un manque de cohérence, de rigueur et de clarté. Ce manque de rigueur témoigne de la légèreté et de l’empressement avec lesquels le Gouvernement régional, Perspectives.brussels et la SAU ont fait faire ce RIE. Le 23 mai 2019 le Conseil des Ministres approuvait le PAD Josaphat ainsi que son RIE en première lecture, soit 3 jours avant les élections régionales. Il apparaît clairement que le RIE a été fait dans l’urgence pour être approuvé en première lecture avec le PAD juste avant les élections. Il n’a pas été fait avec le sérieux voulu pour un projet d’une telle envergure et demande une complète réactualisation, et une vérification de toutes les données.

Nous exigeons un nouveau un Rapport d’incidences environnementales actualisé, faits d’analyses récentes, avec des données correctes, cohérent, rigoureux.

Comment justifier le coût pour le contribuable de la réalisation de ce Rapport d’incidences environnementales approximatif, dont les recommandations ne sont même pas obligatoirement suivies d’effet ???

Le RIE propose de nouveaux accès. Chaque accès aura une incidence sur les quartiers avoisinants. Pour créer ces nouveaux accès et pour rattraper l’important dénivelé du site, des passerelles seront créées à travers les talus boisés. Le RIE n’hésite pas à calculer la largeur d’un accès piéton et cycliste (rue Arthur Roland) en y intégrant un terrain privé. L’accès créé de toute pièce sur l’avenue Gilisquet pose lui aussi question. Y a-t-il eu un droit de préemption sur un immeuble? La commune d’Evere, sur laquelle se trouve l’immeuble n’a pas répondu à nos demandes.

Y aura-t-il des expropriations? Si oui lesquelles? Nous dénonçons le black-out autour des opérations immobilières pour créer ces accès.

Comment dans ces conditions prétendre vouloir préserver la biodiversité actuelle de la friche Josaphat?

Le PAD programme toute sa gestion en terme de mobilité, de stationnement, de parking, de circulation dans et autour du site sur base d’éventuels et hypothétiques transports publics. Une ligne « éventuelle » de bus qui traverserait du nord au sud le site, un métro en « projet » mais dont les stations les plus proches seront éloignées, un RER régulièrement retardé, des propositions surréalistes de feux de signalisation pour le bus aux sorties du site, une proposition de mettre le bus en site protégé entre la rue Guffens et Latinis alors que la largeur actuelle ne le permet pas!

Deux constatation importante s’impose :

Les problèmes de mobilité liés aux déplacements des personnes à mobilité réduite sont à peine ébauchés

Quant à la circulation des poids lourds sur le site et autour du site, cela reste un mystère….

Dans le RIE, on constate des différences de langage entre le rapport final et le rapport non technique. Le rapport non technique est édulcoré, nettoyé, « comme pour dissimuler… » !

BREF

1. A la lecture du PAD Josaphat et du RIE, une première remarque s’impose : le PAD Josaphat est un programme urbanistique implanté au forceps sur un terrain dont la topographie et l’implantation sur une ancienne friche industrielle ne sont pas adaptées. Le terrain est situé dans une cuvette avec très peu d’accès vers l’extérieur: Il est ceinturé par des quartiers d’habitations construits en ordre serré, des immeubles d’habitations, un pont et des talus qui en constituent l’enceinte. Il est en outre traversé en son centre du nord au sud par des voies de chemin de fer qui depuis leur création au 19ème siècle constituent une barrière très claire, quasi infranchissable (Sacré Alix, Le chemin de fer dans la ville : gares et urbanisation au nord-est de Bruxelles 1850-1930, CFC, 2019, p. 91), contrairement à ce qu’affirme le volet stratégique p. 11 présentant le train comme une opportunité.
2. Implanter dans cette cuvette avec de telles contraintes, 1600 logements, des écoles, crèches, hôtel, 1 zone d’industrie urbaine, fait preuve d’un manque total de réalisme et de bon sens.
3. Une fois de plus, il s’agit d’un projet d’un autre siècle qui répond uniquement à des impératifs financiers et qui ne correspond plus aux besoins réels des bruxellois particulièrement soucieux des problèmes climatiques.
4. La séance d’information organisée par Perpsectives.brussels avec la présence de la Société d’aménagement urbain et d’Ariès du 21 octobre 2019 est à l’image de ce qui précède :

-des folders annonçant la séance, non distribués dans les rues riveraines du site: Gilisquet, Roland, Quartier Terdelt, Clos de l’Oasis. Les habitants concernés directement n’ont pas été avertis.

-dans la projection informative, les élévations et coupes des bâtiments étaient absents, évitant ainsi de montrer la hauteur de immeubles prévus (R+20, R+8, R+6…)

-une présentation de la mobilité automobile sur base d’un plan cycliste.

-un retranchement des orateurs derrière d’éventuels monitorings et des experts.

-et que de questions restées sans réponse!

En regard de ce qui précède, nous demandons un moratoire face au PAD Josaphat et réclamons une table ronde - que nous sollicitons depuis plus de quatre ans - pour réfléchir sur le futur de la friche Josaphat.