



[www.terdelt.be](http://www.terdelt.be)

[info@terdelt.be](mailto:info@terdelt.be)

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

Bruxelles, le 26 novembre 2019

Madame, Monsieur,

**Concerne : Plan d'Aménagement Directeur de Josaphat – réactions à l'enquête publique**

Nous vous écrivons au nom de l'asbl Comité de quartier Terdelt qui regroupe les habitants de la Cité-Jardin Terdelt, limitrophe du projet de développement du site Josaphat, que le PAD souhaite consacrer.

Outre nos nombreuses activités liées à l'amélioration du cadre de vie et à la convivialité, l'objet social de notre asbl comprend également la protection du patrimoine architectural de la Cité-Jardin Terdelt qui est un ensemble architectural remarquable et des environs immédiats de la Cité-Jardin.

Nous souhaitons émettre les remarques suivantes, que nous reprenons ci-après sous différents thèmes.

**A. Logements, gabarits et ombrages**

Tour

Nous nous opposons au projet de construction de la tour de 20 étages qui est prévu à hauteur de la gare d'Evere. Les habitants de cette hypothétique tour auront une vue plongeante sur les jardins du Clos de L'Oasis, avenue Henri Conscience et rue Roland. Cela entraînera inévitablement une série d'incidences négatives : une baisse d'ensoleillement, une baisse de qualité de vie, sans compter la problématique du "micro-climat des tours" bien connu de tous les urbanistes (courants d'air).

Respect de la distance : quelle est la distance réelle entre le bâti du nouveau quartier et les terrains et logements des rues périphériques (Roland, Conscience, Oasis, Jardins) ? Dans le calcul du périmètre de la friche, a-t-on pris en compte le fait que les fonds de jardins ont été vendus aux particuliers de la rue Arthur Roland et de l'avenue Gilisquet. Quelle est la raison pour laquelle le périmètre du PAD prend en considération les terrains privés ?

Rue Arthur Roland

Les gabarits récapitulés sur la fig. 32 (p. 59 du RIE : Implantation, gabarit et typologie des bâtiments) ne sont pas corrects pour la Rue Arthur Roland, il est erroné de classer les maisons particulières en gabarit R+1+T à R+3+T. Les maisons de la rue Roland font partie intégrante de la cité jardin Terdelt, avec la même uniformité architecturale. Elle fait d'ailleurs l'objet du règlement communal zone spécifique (Règlement Communal d'Urbanisme Zoné Quartiers Terdelt et Chomé).

Aucune maison ne dépasse R+2+T. Ceci a un impact direct sur les nouveaux bâtiments directement limitrophes puisque le PAD définit l'implantation et le gabarit maximal des nouvelles constructions en fonction du cadre bâti existant le plus proche (volet stratégique p. 31 : « Le principe est que la hauteur des bâtiments neufs construits en pied de talus, au-delà de la zone non-constructible, ne dépasse pas la hauteur des constructions riveraines construites en haut du talus. »).

De plus le RIE ne reprend aucune photo dans le RIE de la Rue Arthur Roland dans la section qui concerne les gabarits alors que la rue est directement mitoyenne au site. Nous considérons ceci comme un manquement important.

NB : Les autres rues n'ont pas toutes été analysées mais l'erreur ici-mentionnée remet en cause la qualité de toute l'analyse

De façon générale, le programme est tel qu'il condamne le projet à se limiter à une juxtaposition de tour ou immeuble de grande hauteur (rez +6, rez +8) les uns à côté des autres, créant ainsi un quartier peu agréable à vivre car trop peu aéré.

## **B. Mobilité**

1. Dénominations diverses, dates variables, erreurs, imprécisions :

**Le RIE comporte des erreurs, des imprécisions, un manque de cohérence, de rigueur et de clarté dans la dénomination des lieux, dans les chiffres, dans les calculs, ce qui apporte de la confusion lors de la lecture et pour la compréhension du PAD.**

*p. 125 Rapport final Accessibilité aux abords du projet Rue Arthur Roland: 1 bande avec stationnement en alternance*

**Observation fautive. Le RIE n'a pas été remis à jour.**

*p.43 Rapport non technique 3.4.1.2. Principe de gestion des accès Les accès seront les suivants pour les voitures : Accès Latinis : entrée uniquement ; Accès pont de Boeck : entrée ; Accès rond-point Léopold III : sortie uniquement vers le rond-point ; Accès boulevard Wahis : entrée (manœuvre tourne-à-droite uniquement) et sortie (manœuvre tourne-à-droite uniquement).*

**L'accès Gilisquet n'est pas cité. Or cet accès est analysé à de nombreux endroits du RIE.**

*La future gare RER est appelée gare Josaphat, gare d'Evere, gare Josaphat-Evere*

**3 dénominations pour une seule gare!**

*p. 104 rapport non technique : De renforcer l'offre de bus sur les pourtours du périmètre (avec notamment l'affectation de bus articulés sur la ligne 64 et la création d'une ligne express vers Zaventem via le boulevard Léopold III)*

**Le rapport non technique n'a pas été remis à jour : les bus articulés sont déjà en circulation! En outre on ne parle plus d'une ligne de bus express mais d'un tram (Plan de Développement du Réseau Structurant qui se retrouve dans Good Move p.70)**

## 2. Obsolescence des sources utilisées :

### 2.1. Programmation :

**Le PAD Josaphat a été programmé en 2015 par l'association momentanée Idea Consult/MSA sur base du Plan Directeur de 2014 ; les aspects paysagers ont été réalisés par Bas Smets en 2015 également.**

**Le Rapport d'incidence environnementale réalisé par Ariès en 2016 a été légèrement remanié en 2019.**

**Aujourd'hui nous sommes fin 2019. La plupart des sources utilisées et données rassemblées sont obsolètes et ne correspondent pas à la situation actuelle.**

*- p. 571 Rapport Final : 5. Conclusions : Le présent RIE a, dans sa méthodologie, tenu compte du processus itératif mis en œuvre depuis le PD 2014, des études complémentaires réalisées et du RIE 2016 qui constitue la base de l'évaluation.*

*- p. 103 Rapport Final : Mobilité ; 3.1.1. Sources utilisées : IBSA, Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025 - Les cahiers de l'IBSA, 2016; Le Plan de mobilité IRIS 2, Région Bruxelles Capitale, décembre 2011 ; Etude RER Cyclable, Timenco & Pro Vélo, 2012 ; Plan piéton stratégique : Bruxelles, ville piétonne, Bruxelles Mobilité in Vademecum piétons en Région de Bruxelles-Capitale, 2012 ; Plan communal de Mobilité de la commune de Schaerbeek, septembre 2009 ; Plan communal de Mobilité de la commune d'Evere, Agora clôturé en 2006 ; Etude de trafic pour le carrefour Wahis : Mission de programmation fonctionnelle d'un projet urbain durable – zone stratégique Josaphat, Technum, 2015 ; Comptages de mobilité réalisés par Bruxelles-Mobilité en mars 2013 ; Site internet STIB - [www.stib-mivb.be](http://www.stib-mivb.be) ; Site internet SNCB - [www.belgiantrain.be/SNCB](http://www.belgiantrain.be/SNCB)*

**A ces sources on peut rajouter à titre d'exemple sans vouloir être exhaustif:**

*Beldam: 2001; BRAT-AGORA 2005; Observatoire des bureaux 2016; Observatoire des activités productives 2012 (+dates: 1997, 2011); etc....*

*- p. 579 et p. 580 Rapport Final : 6.3.2 recommandations : fig. 345 + fig 346*

**Fonds de plans non datés et obsolètes : les ronds-points actuels situés au croisement Conscience, Pont De Boeck et au croisement Latinis, Gilisquet sont inexistantes sur ces plans.**

**En comparant les plans repris dans le rapport final avec l'Orthophotoplan de Brugis de 1996, on peut constater que ceux-ci datent de l'époque. Quelle crédibilité y a-t-il à proposer un plan de mobilité basé sur des plans vieux de près de 20 ans ?**

**Cette constatation élémentaire discrédite les bases du RIE du PAD Josaphat et témoigne d'un manque de sérieux, d'un travail fait dans l'urgence.**

**Nous exigeons que le RIE du PAD Josaphat soit refait en utilisant des sources récentes et des plans actualisés.**

## 2.2 Manques :

### 2.2.1 Plan régional de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : PRM Good-Move

**Un nouveau projet de plan régional de mobilité - Good Move - a été réalisé par Bruxelles-Mobilité et a été soumis à Enquête publique jusqu'au 17 octobre 2019. Celui-ci sera d'application dès son approbation par le Gouvernement régional bruxellois en 2020. Il remplacera les anciens plans régionaux tels IRIS 2 (valable jusqu'en 2018), Timenco.**

**Nous sommes aujourd'hui en novembre 2019.**

**Or, le PAD Josaphat a été programmé en 2015 par l'association momentanée Idea Consult/MSA sur base du Plan Directeur de 2014 ; les aspects paysagers ont été réalisés par Bas Smets en 2015 également.**

**Le RIE réalisé par Ariès en 2016 a été légèrement remanié en 2019.**

**Bruxelles-Mobilité, chargé de réaliser le PRM Good-Move, n'est pas cité dans les sources (p. 103 Rapport Final : Mobilité ; 3.1.1. Sources utilisées), mais bien, uniquement, sous certaines illustrations.**

**Le RIE ne cite pas Good-Move. Il ne tient pas compte des nouvelles analyses et réglementions du PRM Good-Move qui seront d'application en matière de mobilité dans la Région bruxelloise dès leur approbation, ce bien avant la réalisation du PAD Josaphat.**

**En 2020 donc, le PAD Josaphat et le RIE y afférant ne seront plus en adéquation avec le PRM Good-Move.**

**Nous nous étonnons que pour un tel projet urbanistique pharaonique ni le maître d'ouvrage, ni les concepteurs du programme, ni le RIE ne tiennent compte du PRM Good-Move accessible sur internet et qui sera opérationnel en 2020.**

**Faire référence à d'hypothétiques « monitorings » et aux « experts », comme l'affirme le volet stratégique (p. 55) et l'ont répété plusieurs représentants de Perspectives.brussels et la Société d'Aménagement Urbain lors de la séance d'information du 21 octobre 2019 à Schaerbeek, relève de l'artisanat et témoigne d'une très grande légèreté.**

**Le PAD Josaphat et son RIE doivent être réactualisés en tenant compte du PRM Good-Move , ce avant qu'il ne soit validés en deuxième lecture par le Gouvernement régional bruxellois.**

**QUESTION 1 : Comment allez-vous intégrer le nouveau PRM Good-Move?**

#### 2.2.2 Plans communaux de Mobilité (PCM) des communes de Schaerbeek et d'Evere

*p. 612 Rapport final : Cette étude pourrait être intégrée à la mise à jour des PCM d'Evere et de Schaerbeek*

**Avec le nouveau PRDD voté en 2018 et la future validation de Good-Move qui exigera des communes de revoir leur Plan Communaux de Mobilité, ou s'en dotent d'un, les PCM des communes de Schaerbeek et d'Evere qui datent respectivement de 2011 pour Schaerbeek et de 2006 pour Evere doivent être actualisés. Or ces derniers sont utilisés à plusieurs reprises dans le RIE relatif au PAD Josaphat.**

**L'actualisation de ces PCM auront un impact sur la mobilité du PAD Josaphat.**

**Les nouveaux Plans Communaux de Mobilité des communes de Schaerbeek et Evere doivent être réalisés avant que le PAD Josaphat ne soit validé en deuxième lecture. Il est inacceptable de lire que « cette étude pourrait être intégrée à la mise à jour des PCM d'Evere et de Schaerbeek. Tout cela au « conditionnel ».**

**QUESTION 2 : Comment allez-vous intégrer les nouveaux PCM d'Evere et de Schaerbeek?**

#### 2.2.3 Plan Directeur Bus (PDB)

**Un nouveau plan directeur Bus a été approuvé par la Région bruxelloise en 2019. Il n'a pas été utilisé pour réaliser la programmation des transports publics ni dans le cadre du RIE.**

**Les remarques et propositions en matière de transports publics se basent uniquement sur les sites internet de la STIB. A notre connaissance, il n'y a pas eu de consultation de spécialistes compétents à la STIB notamment.**

**Le plan directeur bus de 2019 doit être appliqué dans le PAD et le RIE avant que le PAD Josaphat ne soit validé en deuxième lecture.**

**QUESTION 3 : Qui à la STIB a été chargé de réaliser les études de faisabilité des transports publics sur le PAD Josaphat et autour?**

**QUESTION 4 : Quelles conséquences le Plan Directeur Bus peut-il avoir sur le futur site Josaphat ? Comment intégrer ces nouvelles données ?**

**En conséquence nous estimons que le RIE est totalement dépassé. Toutes les données utilisées pour réaliser le PAD et le RIE doivent être réactualisées pour suivre les recommandations du PRM Good Move, des nouveaux PCM de Schaerbeek et d'Evere qui doivent encore être réalisés et du Plan Directeur Bus.**

### 3. Localisation du site Josaphat :

*-p. 124 Rapport Final : 3.3.1.1. Accessibilité du site en voiture: Localisation générale : Le projet est localisé sur les communes d'Evere et de Schaerbeek, le long de l'av. Léopold III reliant la Moyenne Ceinture au Ring 0 et à l'aéroport de Zaventem via l'A201. Le projet est également bordé au sud par la Moyenne Ceinture qui rejoint au nord-ouest le boulevard du Lambermont et le pont Van Praet et au sud-est le carrefour Meiser et le carrefour Diamant (liaison avec l'E40). Sa localisation est donc optimale par rapport au centre de Bruxelles, à la périphérie et à l'aéroport.*

*-p. 272 Rapport Final : A.1. Maillage avec les quartiers voisins Le site compte actuellement un nombre très réduit d'accès (3 en total, tous modes confondus). Le plan prévoit de créer un plus grand nombre d'accès ce qui est positif pour l'intégration du site dans le tissu urbain. Les conditions topographiques et la densité du tissu bâti compliquent la mise en place de nouveaux accès.*

**Localisation optimale d'un point de vue de sa situation dans la Région, mais très loin d'être optimale, lorsque l'on analyse sa topographie, son implantation dans une cuvette, entouré de constructions, le manque criant d'issues pour les voitures, l'absence complète de connexions avec les quartiers environnants.**

### 4. Connexions avec les quartiers environnants

**Le PAD veut créer des connexions avec les quartiers environnants. Or toutes les analyses parlent de non-connectivité, et justifie les choix faits dans l'organisation en fonction de cette non-connectivité.**

*p.6, 7 Rapport non technique Le site concerné se caractérise par un enclavement visuel et physique en raison de la topographie formant une « cuvette » et des massifs arborés qui le borde.*

*p. 8 Rapport non technique Le projet de PAD tend à valoriser la situation topographique du site (différence de niveau entre le site et la périphérie et présence de talus boisés) et à rendre visible et accessible le nouveau quartier depuis les quartiers environnants en créant des ouvertures/connexions et des vues sur le site.*

*p. 294 Rapport final. le site est fortement isolé visuellement*

*p.300 Rapport final. En ce qui concerne l'intégration de ces typologies par rapport au cadre bâti existant, les typologies proposées par le plan sont de manière générale différentes à celles existantes aux alentours. Cette différence ne nous semble cependant pas négative, dans le sens où : Le site est fortement isolé visuellement de son environnement urbain (enclavement naturel)*

*p.304 Rapport final. La végétation existante le long des limites du site (qui est préservée de manière générale dans le cadre du plan) forme des barrières visuelles importantes entre les bâtiments du site et le cadre bâti voisin.*

*p.305 à 309 Rapport final. chaque analyse détaillée signale l'absence de connexions visuelles.*

*p. 67 Rapport final Les talus verdurisés longent le site sur ses limites est et ouest, en créant des barrières visuelles. Le square Bld Wahis, petit espace vert de complément entre les immeubles à appartements, longeant le boulevard Wahis, situé en partie sur le pont surplombant les voies de chemin de fer. Il est isolé visuellement du site par la végétation et le parapet du pont implantés sur sa limite nord.*

*p. 311 Rapport final. Les typologies et gabarits proposés pour les bâtiments résidentiels contrastent avec certains bâtiments existants aux alentours du site, ce contraste étant atténué sur la plupart des limites par l'isolement visuel du site.*

*p.55 Rapport final 1.2.2.3. Règlements urbanistiques et permis de lotir : Le plan constitue une « portion » de ville en soi qui est fortement isolée visuellement du cadre bâti existant et en contrebas par rapport à celui-ci.*

**Le RIE affirme que le PAD Josaphat crée des connexions, ouvertures visuelles et des vues sur le site. Pourtant l'absence de connexions visuelles est épinglée. Cet argument d'isolement visuel justifie également la typologie des nouveaux bâtiments et leur hauteur. On promet des vues sur le site mais dans la réalité les immeubles hauts du nouveau quartier auront une vue plongeante sur les quartiers environnants et créent de l'ombrage.**

## 5. Comptages & flux de circulation

### 5.1 Analyses des flux et comptages indépendants les uns des autres, « saucissonnage ».

#### 5.1.1 Analyse des flux

**Il n'est pas fait mention du pourcentage de voitures entrant dans Bruxelles depuis le Ring Nord et passant par le blvd Léopold III, ni du flux entrant dans Bruxelles depuis l'autoroute E40, ni du flux de voitures quittant le quartier pour se rendre au centre et au quartier Schumann en passant par Gilisquet, Chazal, Dailly, Brabançonne, square Ambiorix.**

**Il n'est pas fait mention du flux en lien avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert.**

#### 5.1.2 Absence de RIE global analysant le cumul des PAD bruxellois notamment

*p. 315 Rapport final : Offre en logement : Au regard de l'offre brute en logements et considérant par ailleurs le développement du pôle MediaPark sur le site Reyers (+2500 logements phases sur 5 ans à partir de 2019), les deux projets cumuleraient la création de l'ordre de 4.000 nouveaux logements, soit l'équivalent de l'objectif annuel de création de logement du PRDD.*

**Mediapark est cité une seule fois dans tout le RIE en p. 315 du Rapport final.**

**Le PAD Josaphat est analysé, de manière isolée, sans tenir compte des autres PAD programmés à Schaerbeek à savoir MediaPark, ainsi que le futur PAD Bordet sur Evere. Plus loin le PAD Casernes d'Ixelles sur l'axe bd Général Jacques, Louis Schmidt, Wahis, Lambermont, sans oublier tous les projets urbanistiques communaux et régionaux.**

**L'effet cumulatif de tous ces gros programmes immobiliers aura un impact important sur le PAD Josaphat. Cet impact n'est pas pris en compte dans l'étude sur la mobilité.**

**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. Le PAD Mediapark n'est pas pris en compte dans les comptages des voitures aux alentours du PAD Josaphat. Le RIE du PAD Josaphat flatte le cumul de logements mais est silencieux en ce qui concerne le cumul des flux et comptages.**

**Nous demandons une nouvelle étude concernant l'effet cumulatif de tous les PAD ensembles et non séparés ainsi que les projets urbanistiques communaux et régionaux.**

#### 5.1.3 Mouvements des véhicules

*p. 42 rapport non technique Le quartier générera près de 5.540 mouvements de véhicules/jour.  
Heure de pointe du matin : entre 8h et 9h Heure de pointe du soir entre 17h et 18h, Période critique  
La période la plus critique en termes de flux de circulation sera la pointe du matin entre 8h et 9h. L'analyse qui suit examinera donc particulièrement cette période pour l'analyse des accès. En effet, à cette période s'additionnent les flux liés à l'école, aux logements et aux employés. Le soir les flux sont plus diffus et étalés entre 15h et 18h.*

**Les mouvements automobiles sont sous-estimés. Nous demandons de nouveaux comptages**

**QUESTION 5 : Expliquez-nous comment concilier un « quartier moins soumis à la pression automobile » (volet stratégique p. 13) et 5540 mouvements de véhicules /jour?**

**QUESTION 6 : Quelles sont vos critères dans le choix des heures de pointes - tranches d'1h00 - alors que les écoles commencent à 8h10, les crèches dès 7h00, 7h30. En soirée les écoles s'arrêtent dès 15h30, les bureaux et crèches restent ouverts jusqu'à 18h00 minimum ce qui engendre des déplacements jusqu'à 19h00. Expliquez-nous.**

*p. 44-45 rapport non technique Figure 35 : Flux prévisibles à l'accès "Pont de Boeck" en pointe du matin (en noir = flux prévisible du site ; en rouge flux existants Données comptages ARIES Septembre 2016 )*

**Les hypothèses de répartition des mouvements en 2019 sont réalisées sur des comptages datant de 2016.**

## 5.1.4 Remontées de files

### 5.1.2.4.1 Carrefour Wahis, Lambermont, Chazal, Latinis

*p. 128 Rapport final 3.3.1.3. Flux de circulation et encombrements* En période de pointe du matin, des remontées de files sont régulièrement constatées sur l'av. G. Latinis depuis le carrefour avec le blvd Général Wahis. Ces files peuvent parfois remonter, durant cette période, jusqu'au rond-point de l'av. C. Gilisquet sans toutefois le saturer (remontées ponctuelles de trafic). Le flux sur cette voirie est essentiellement relié à l'av. Chazal située de l'autre côté du bld Général Wahis (manœuvre de va-tout-droit au carrefour). Les remontées de files depuis le bld G. Wahis dépassent toutefois l'accès potentiel au futur projet (accès par le sud-ouest). Ces files sont liées au phasage des feux sur la Moyenne Ceinture (en moyenne 19 secondes de vert pour 105 secondes de rouge → passage de 8-10 véhicules tout-droit/tourne-à-droite et 4-6 véhicules en tourne-à-gauche). La capacité de passage de ce feu en période de pointe a été estimée par le bureau d'étude Technum entre 350 et 450 véhicules/h.

**Des feux sont prévus en entrée et sortie du site av. Latinis pour le passage du bus depuis le site. Ils auront priorité sur la circulation en provenance de Wahis et Latinis. La circulation sera donc à l'arrêt lors de leur traversée de l'avenue Latinis, ce qui accentuera les remontées de file déjà présentes en 2015 (Rapport final fig. 100).**

**1.800 véhicules/h en direction du Lambermont passent quotidiennement par le carrefour Wahis, Lambermont Chazal Latinis.**

**QUESTION 7 : comment allez-vous gérer les files en provenance ou en direction dudit carrefour Wahis, Lambermont, Chazal, Latinis lorsque les feux de signalisation rendront le passage du bus prioritaire?**

## 5.5 Nombre de voitures sur le site: Obsolescence des comptages

### 5.5.1 Données statistiques

*- p. 356 Rapport Final*

**Les données statistiques utilisées pour argumenter les prévisions en voitures sur le site datent de 2001 (Mobel) et Beldam (2012) soit 18 ans et 7 ans. Pour Evere: 0,76% de voiture par ménage; pour Schaerbeek: 0,66% de voiture par ménage. Sur le site les prévisions en termes de nombre de voiture par ménage sont de 0,77%.**

*- p. 346 Rapport Final*

**Les dates des comptages: 20 septembre 2016**

*- p. 128 et suivantes Rapport final : 3.3.1.3. Flux de circulation et encombrements*

**Tous les commentaires se basent sur des comptages effectués par Bruxelles mobilité entre 2013 et 2016**

*fig. 101 av. Latinis mars 2013*

*fig. 102 Pont De Boeck mars 2013*

*Fig. 103 Rond-point av. Léopold III, octobre 2015*

*Fig. 104 Pont De Boeck, 2016*

*fig. 105 Calcul théorique des capacités d'entrée, 2015*

**A cela s'ajoute**

*p. 129 : comptages Bd Wahis 2007 Comptages les plus récents. Aucune donnée n'est actuellement disponible sur le boulevard, d'autant que les travaux du viaduc Reyers bouleversent les flux de circulation sur cet axe majeur de la Région Bruxelloise.*

**L'entièreté du RIE étant actuellement basé sur des comptages et des statistiques obsolètes, celui-ci ne peut être reconnu comme une base d'analyse fiable des incidences en termes de mobilité.**

**Nous dénonçons l'obsolescence des comptages, les plus récents datant de 2016, réalisés sur un seul jour.**

**Nous exigeons que ces comptages soient refaits en 2020, plusieurs fois dans l'année, à des périodes d'activité normale.**

**Nous dénonçons la programmation de monitorings hypothétiques tels que proclamés par Perspectives.brussels et la SAU lors de la séance de présentation le 21 octobre 2019, pour réévaluer la situation de la mobilité en cas de problème au cours de la réalisation du PAD Josaphat.**

## 6. Trafic de transit

### 6.1 Trafic de transit au sein du PAD

*- p. 579 Rapport final : Les sens de circulation au sein du PAD sont étudiés pour réduire le risque de trafic de transit tant au sein du projet que dans les quartiers voisins.*

*Au sein du site: circulation strictement locale et apaisée*

**Good-Move préconise des voiries intérieures drainant une circulation locale.**

**Le volet stratégique (p. 13) prévoit « l'équilibre entre la tranquillité d'un nouveau quartier durable moins soumis à la circulation automobile et la qualité de vie des quartiers environnants ». Le PAD Josaphat et le RIE présentent une intention toute louable. Mais la réalité risque bien de contredire les intentions:**

**En effet un axe central dans le site le traverse du Nord au Sud. Il permet de relier le Bd Wahis au Pont de Boeck. Lorsque le pourtour du site Josaphat sera embouteillé depuis le bld Wahis, Latinis, Gilisquet et Conscience jusqu'au Pont De Boeck, puis bd Léopold III, les automobilistes n'hésiteront pas à entrer sur le site pour le traverser du Sud au Nord. Le plan de circulation au sein du site ne tient pas compte de cette éventualité. Le RIE n'envisage pas le risque de trafic de transit à travers le site depuis le blvd Wahis.**

**L'axe central Wahis-Pont De Boeck au sein du Pad Josaphat est donc contraire aux prescriptions de Good-Move.**

**Le volet stratégique p. 53 envisage le cas échéant de modifier les sens de circulation au sein du site en guise de dissuasion du trafic de transit.**

**QUESTION 8 : de quelle manière ce risque sera-t-il évité?**

*p. 366 Rapport final La création d'un nouvel accès depuis/vers Léopold III directement en lien avec le projet (création d'une seconde bande sur la bretelle du Pont De Boeck), permettra d'accroître la capacité de sortie du site en période de pointe du matin et donc de pallier au trafic supplémentaire qui sera attendus sur le site et qui ne pourra être absorbé par les accès projetés par le PAD.*

**L'analyse se réfère uniquement au « trafic qui sera attendu sur le site » et oublie de spécifier les quartiers environnants tel le rond-point sur Léopold III qui subira de plein fouet l'augmentation du trafic ou l'accès au clos de l'Oasis.**

**Rappelons aussi la suppression de l'accès au Clos de l'Oasis depuis le rond-point Léopold III pour les riverains (Volet stratégique p.53).**

### 6.2 Trafic de transit sur le pourtour du PAD

*-p. 572 Rapport final Le site étant localisé dans une cuvette, son impact est relativement limité pour les quartiers voisins. La mobilité constitue un enjeu important au regard du programme proposé par le PAD. Tous les leviers en faveur des modes alternatifs à la voiture doivent être utilisés.*

*-p. 573 Rapport final En matière de déplacements automobiles, le site s'inscrit dans un environnement où la capacité résiduelle des axes est déjà très limitée. Le projet de PAD intègre les recommandations et l'analyse confirme le bon fonctionnement de ceux-ci.*

*-p. 366 Rapport final : 1.3.3. Conclusion En matière d'incidences sur la circulation, l'analyse montre que le développement du PAD engendrera inévitablement un accroissement de la circulation dans le périmètre d'étude. Afin d'éviter tout transit dans les quartiers voisins, et vu la configuration des lieux, le PAD a prévu un nombre restreint d'accès automobiles et des sens de circulation spécifiques sur ceux-ci. Des accès directs sont prévus vers le boulevard Wahis (Moyenne ceinture), sur le pont de Boeck et en lien avec le rond-point du boulevard Léopold III. Un accès sur l'av. Latinis et sur l'av. Gilisquet sont également projetés. Le premier permettra uniquement l'entrée vers le site tandis que le second la sortie.*



*-p. 525 Rapport final Cet accès [Gilisquet] offrirait une liaison directe avec l'av. Gilisquet. Suivant les hypothèses émises, cet accès permettrait de capter de l'ordre de 10% des flux en entrée et sortie du site le matin, soit l'équivalent de 85 véh/h en sortie et 40 véh/h en entrée. Il soulagerait en partie, sans en résoudre l'encombrement identifié ci-avant, les accès « De Boeck », « Latinis » et « Wahis » et offrirait un accès direct vers les quartiers ouest contrairement aux accès prévus dans le SD. Il contribuerait par contre un risque de transit plus important du flux du site dans ses quartiers et sur l'axe Gilisquet – Conscience – Haecht », particulièrement si l'accès vers l'av. Léopold III via le rond-point est encombré.*

*-p. 479 Rapport final L'aménagement de l'accès en sortie de site offrira une opportunité aux usagers du site de rejoindre les quartiers « ouest ». D'après nos hypothèses, le flux projetés en sortie de site est estimé à une vingtaine de véhicules.*

**Le RIE analyse des flux de circulations, accès, sorties, densité indépendamment les uns des autres. L'analyse ne tient pas compte des résultats calculés en termes de flux générés par toutes les entrées et sorties ensemble. Ce saucissonnage fausse les analyses réelles en termes de mobilité.**

**Au niveau du trafic de transit, différents scénarios ont été proposés en termes d'entrées et de sorties du site. Le RIE peut ainsi annoncer des chiffres variables en termes de trafic selon les scénarios. Mais en définitive il ne s'agit que du report du trafic d'un accès sur un autre. Ainsi pour l'accès av. Gilisquet le RIE analyse soit une vingtaine de véhicules en sortie de site, soit 85 véhicules en sortie de site et 40 véhicules en entrée de site. Aucune proposition ne donne de solution réaliste.**

**En conséquence nous demandons à connaître de manière précise**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Gilisquet qui se rajouteront aux chiffres du Pont De Boeck.**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Gilisquet qui se rajouteront aux chiffres de l'avenue Latinis.**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Gilisquet et du Pont De Boeck qui se rajouteront aux chiffres du rond-point Léopold III.**

**Le nombre de voitures en provenance de toutes les sorties qui se rajouteront au bd Wahis ?**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Wahis qui se rajouteront aux chiffres du carrefour Chazal.**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Wahis qui emprunteront l'avenue Latinis.**

**Le nombre de voitures en provenance de la sortie Wahis et qui feront un demi-tour sur ledit boulevard pour rejoindre Meiser.**

**QUESTION 9 : Comment allez-vous faire pour éviter tout transit dans les quartiers voisins, alors que le PAD Josaphat est enclavé dans une cuvette entourée de toute part par ces mêmes quartiers voisins?**

**QUESTION 10 : Comment le nombre restreint d'accès automobiles et les sens de circulation spécifiques permettront d'éviter tout transit dans les quartiers voisins. Comment ces voitures sortiront-elles du site si ce n'est en engorgeant les quartiers voisins?**

*p. 366 Rapport final Parallèlement à ces aménagements, des mesures devront être mise en place afin de réduire le trafic de transit observé actuellement sur le pont De Boeck. Ces mesures devront être mise en oeuvre après étude complète permettant de caractériser la circulation sur le pont De Boeck (part du trafic de transit/trafic local, origine et destination du trafic de transit...). Ces mesures réduiront la circulation sur le pont de Boeck et de surcroît offriront une capacité d'absorption de l'accès du projet plus importante.*

**QUESTION 11 : Nous vous demandons de nous citer ces mesures?**

*Ces mesures contraignantes s'accompagneront d'une évolution de la part modale de la voiture dans les quartiers avoisinants, notamment à l'arrivée du métro, qui réduiront les besoins en déplacements automobiles et donc également la circulation sur le pont De Boeck.*

**QUESTION 12 : Comment l'explosion du nombre de voitures dans cette partie de la Région bruxelloise va-t-elle être maîtrisée, en sachant que le métro est reporté, le RER est reporté, le bus dans le site est « hypothétique (cfr p. 366 Rapport final) ?**

**QUESTION 13 : Dans combien d'années le métro sera-t-il opérationnel ? Par quels moyens les habitants pourront-ils arriver aux stations prévues dans le quartier?**

**Dans le PRM Good-Move :**

**Les bd Léopold III et Wahis sont en Auto Plus, TC plus, Vélo Plus, Piétons Quartier.**

**L'avenue Gilisquet est en zone Piéton Confort, Vélo confort, Autos quartier (donc extrêmement local c'est à dire qui ne peut drainer les flux de circulation ou être un axe de transit).**

**L'av. Henri Conscience est en zone Piétons Confort, Vélos Quartier, TC Confort, Autos Quartier.**

**Le Pont De Boeck est en zone Autos Quartier, TC Confort, Vélos Confort, Piétons Confort.**

**La friche est en zone Quartier.**

**L'aménagement des issues prévoit uniquement une entrée voiture sur Latinis et une sortie sur Gilisquet (en zone Piéton Confort, Vélo confort, auto quartier), faisant subir à ces deux voiries un trafic de transit en provenance du site. Aucun accès n'est possible vers le bd Léopold III (en zone en Auto Plus, TC plus, Vélo Plus, Piétons Quartier), dont le statut exige pourtant d'un drainer le trafic. Le Pont De Boeck qui est en zone Autos Quartier, TC Confort, Vélos Confort, Piétons Confort.**

**Au sein du le site Josaphat, le long du chemin de fer la piste cyclable a pour statut : vélo PLUS (il faut des pistes cyclables bidirectionnelles de minimum 3m de large)**

**QUESTION 14 : Comment justifiez-vous le report du trafic sur le côté Ouest du Pad, cad les accès Latinis et Gilisquet qui ont un statut extrêmement local c'est à dire qu'on ne peut pas y drainer les flux de circulation ou être un axe de transit?**

**QUESTION 15 : Comment justifiez-vous le report du trafic sur le Pont De Boeck dont le statut est également local.**

## **7. Accès au site et sorties du site ; Connectivité, maillage**

### **7.1 Report des nuisances sur les quartiers environnants**

**Le RIE Josaphat n'analyse pas le report sur les quartiers voisins des nuisances qu'occasionneront les passages en bord direct des maisons déjà existantes. La connexion avec les quartiers voisins est uniquement analysée en regard du nouveau quartier. En outre la visibilité du site depuis les accès est très limitée contrairement à ce que le RIE veut nous faire croire.**

### **7.2 Maillage**

*-p. 272 Rapport Final : A.1. Maillage avec les quartiers voisins Le site compte actuellement un nombre très réduit d'accès (3 en total, tous modes confondus). Le plan prévoit de créer un plus grand nombre d'accès ce qui est positif pour l'intégration du site dans le tissu urbain. Les conditions topographiques et la densité du tissu bâti compliquent la mise en place de nouveaux accès : Du côté ouest : les constructions existantes aux abords forment un cordon bâti continu qui ne laisse que deux points de passage, en dehors de l'accès au site existant au sud. Le passage existant au centre a une faible largeur (environ 5 m entre bâtiments), il s'implante dans des parcelles privées et connecte avec une petite voirie locale (rue Arthur Roland). La différence de niveau entre le site et ses abords sur cette zone est d'environ 8 à 12 m).*

**QUESTION 16 : pour atteindre les largeurs réglementaires, le RIE intègre dans le calcul de l'accès rue Roland la largeur de « parcelles privées » 5m de façade à façade . Sur quelle base réglementaire le RIE s'approprie-t-il dans son analyse un terrain privé? Y aura-t-il des expropriations? Combien ces expropriations coûteront-elles? Qui expropriera?**

*-p. 578 Rapport Final Ce nouveau quartier sera également connecté aux quartiers voisins via de nouveaux accès carrossables et modes actifs.*

**QUESTION 17 : Quelles seront les largeurs précises de tous les accès au site et sorties, pour voitures, pour cyclistes, pour piétons, pour bus?**

**QUESTION 18 : Combien de tonnes de terres devrez-vous déplacer pour compenser la dénivellation de la cuvette?**

**QUESTION 19 : Vous prévoyez d'aménager des chemins sur les talus, des passerelles pour sortir du site. Comment allez-vous « préserver », comme vous dites si bien, la biodiversité actuelle de la friche Josaphat?**

### 7.3 Entrée et sortie du site

#### 7.3.1 Bd Wahis: entrée et sortie: uniquement tourne à droite

*p. 128 Rapport final Les remontées de file depuis le blvd Wahis dépassent toutefois l'accès potentiel au futur site.....*

*p. 45 Rapport non technique Bd Wahis: Le flux en sortie du site de 280 véh/h serait donc absorbé mais proche de la saturation (taux d'utilisation du mouvement compris entre 70% et 80%)*

**Sortie du site : Pour se diriger vers la place Meiser, il faut obligatoirement soit :**

- a) **sortir par la sortie Wahis, faire un demi-tour sur le blvd Wahis au niveau du carrefour Chazal, pour prendre Wahis dans l'autre sens en direction de Meiser. Dangereusité, point noir aux heures de pointe ; embouteillages au carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont.**
- b) **sortir à la sortie Gilisquet prendre à gauche vers Latinis et venir gonfler l'embouteillage au carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont**
- c) **sortir à la sortie Gilisquet, prendre à droite, rejoindre le Pont De Boeck, prendre le rond-point Léopold III. Prendre à droite le bd Léopold III encombré puis tourner à gauche vers Meiser.**

**Entrée sur le site**

- a) **engorger d'avantage le bd Wahis pour prendre l'entrée vers la droite**
- b) **rejoindre l'entrée du Pont De Boeck et engorger d'avantage le flux vers Schaerbeek sur le pont**
- c) **tourner à droite dans Latinis, engorger le carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont.**

**QUESTION 20 : Comment allez-vous gérer les remontées de files du bd Wahis? Comment allez-vous gérer le carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont, en sachant que le RIE propose aussi des feux de signalisation aux entrées et sorties pour bus Latinis et De Boeck?**

**QUESTION 21 : le RIE avance le chiffre de 280 véh/h à la sortie Wahis. Ce nombre paraît sous-évalué au vu des principes de circulations proposés (trafic de transit depuis le Pont De Boeck vers le carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont via le site Josaphat)**

#### 7.3.2 Pont De Boeck

*-p. 478 Rapport final Le réaménagement proposé, créant deux bandes en entrée du rond-point Léopold, dont l'une proviendrait du pont De Boeck et l'autre du site, permet de limiter les taux de saturation en-dessous de 85%. La capacité théorique du rond-point avec la nouvelle branche d'accès est donc suffisante pour absorber le flux...*

*-p. 519 Rapport final Un accès direct depuis le boulevard Léopold III permettrait de soulager l'accès au site à hauteur du pont de Boeck. L'analyse a en effet montré qu'une saturation est prévisible à cet endroit, particulièrement en sortie du site, en raison des futures remontées de file depuis le rond-point De Boeck.*

*p. 612 Rapport final La circulation sur le Pont De Boeck est en partie non compatible avec son rôle de voirie inter-quartier et devraient être redirigé vers les axes des catégories supérieures. » « Cette étude pourrait être intégrée à la mise à jour des PCM d'Evere et de Schaerbeek.*

*p. 45 Rapport non technique : Pont De Boeck : La réserve de capacité des mouvements en entrée de site est bien suffisante pour absorber tout le flux attendu en tourne-à-droite et en tourne-à-gauche venant du rond-point.*

**Le RIE se contredit, d'une part, il affirme qu'il n'y aura pas d'embouteillages, d'autre part il dit ici qu'une saturation est prévisible.**

**Nous demandons une analyse complète et précise du report du trafic sur le rond-point du bd Léopold III.**

**Nous relevons que le plan de circulation sur le Pont De Boeck interdira aux habitants du clos de l'Oasis d'entrer dans leur rue s'ils viennent du rond-point Léopold III (Volet stratégique p. 53)**

### 7.3.3 Accès Latinis / Pont De Boeck

*p. 579, Rapport final fig. 345 + p. 580, fig 346 + p. 479*

**Des feux de signalisation sont prévus pour les passages des bus au sein du site, au niveau de l'accès au site à Latinis et sur le pont De Boeck**

**MAIS**

*p. 341 Rapport final Le quartier générera près de 5.540 mouvements de véhicules/jour*

**QUESTION 22 : comment allez-vous gérer les différents feux au sein du périmètre autour du site en sachant que le RIE prévoit 5540 mouvements de voitures par jour, et que vous proposez des feux de signalisation pour l'entrée et la sortie des bus sur le Pont De Boeck et l'avenue Latinis. Aucune analyse n'est faite sur la formation de files supplémentaires et d'embouteillages en lien avec les nouveaux feux de signalisation proposés en entrée et sortie de site pour les bus.**

**Nous demandons des études précises et complètes réalisées par la STIB.**

### 7.3.4 blvd Léopold III

*P. 513 Rapport final des scénarios d'accès ont été étudiés entre la rive ouest du site et l'av. Léopold III dans le cadre de l'élaboration du Schéma directeur par MSA-IDEA (« Étude complémentaire relative à la mobilité » de février 2015, inventorié dans l'Introduction). L'étude de ces scénarios a clairement montré la nécessité de réaliser un ouvrage d'art très important et non envisageable sur le site. Dans un souci de complétude, ces scénarios sont présentés dans l'analyse ci-dessous.*

**QUESTION 23 : Expliquez-nous la logique de ce choix? L'étude des différents scénarios démontre la nécessité de réaliser un ouvrage d'art très important et non envisageable sur le site du côté Est. Par contre un ouvrage d'art très important est envisageable au Nord puisque le PAD prévoit la création d'une placette sur le Pont De Boeck et deux accès vers le Pont De Boeck et le rond-point Léopold III.**

### 7.3.5 Sortie Gilisquet

*p. 479 Rapport final L'aménagement de l'accès en sortie de site offrira une opportunité aux usagers du site de rejoindre les quartiers « ouest ». D'après nos hypothèses, le flux projetés en sortie de site est estimé à une vingtaine de véhicules.*

*p. 522 Rapport final Suite à ces analyses et constat, l'option de la création d'un accès carrossable dans l'axe de la rue du Tilleul a été retenue dans le cadre du projet de PAD. L'accès est aménagé en sortie vers Gilisquet.*

*Or p.524 Le dénivelé du terrain en ce point est relativement faible (de l'ordre de 2 à 6 mètres)*

*p. 525 Rapport final Cet accès offrirait une liaison directe avec l'av. Gilisquet. Suivant les hypothèses émises, cet accès permettrait de capter de l'ordre de 10% des flux en entrée et sortie du site le matin, soit l'équivalent de 85 véh/h en sortie et 40 véh/h en entrée. Il soulagerait en partie, sans en résoudre l'encombrement identifié ci-avant, les accès « De Boeck », « Latinis » et « Wahis » et offrirait un accès direct vers les quartiers ouest contrairement aux accès prévus dans le SD. Il contribuerait par contre un risque de transit plus important du flux du site dans ses quartiers et sur l'axe Gilisquet – Conscience – Haecht », particulièrement si l'accès vers l'av. Léopold III via le rond-point est encombré.*

**N'oublions pas le report de ce trafic sur le carrefour Latinis, Chazal, Wahis, Lambermont!**

**L'impact sur les avenues Gilisquet et Latinis génère des nuisances importantes. Ces nuisances n'ont pas été identifiées.**

**QUESTION 24 : Comment allez-vous gérer les remontées de files telles qu'identifiées précédemment av. Latinis qui peuvent remonter jusqu'au rond-point de l'avenue Latinis. Et bd Wahis)**

*Voir aussi p.520 Rapport final*

**Dans l'analyse du scénario 3 le dénivelé de 8 à 12 m pose problème pour la création d'une rampe d'accès.**

**Par contre le dénivelé de 2 à 6 m vers l'avenue Gilisquet ne semble pas poser de problème. L'argument avancé: une trop longue rampe de 150m devrait être créée vers le blvd Léopold III.**

*P. 519 Rapport final*

Le RIE analyse l'impact d'une éventuelle sortie sur les quartiers résidentiels du côté Est.

Par contre aucune analyse n'est faite de l'impact des sorties du site sur les quartiers résidentiels du côté Ouest.

La seule remarque qui est faite est la différence de déclivité de la cuvette.

## 8. Places de parking/Stationnement

*p. 366 Rapport final : 1.3.3. Conclusion : Afin de dissuader l'usage de la voiture, l'offre en stationnement automobile au sein du PAD est dissuasive et limitée (0,7 emplacement/logement hors voirie et 60 emplacements de stationnement au total en voirie). Afin de limiter l'emprise du stationnement automobile au sein du projet, le stationnement a été réfléchi pour partie en termes de mutualisation (entre différentes affectation) au sein de parking publics.*

Le PAD fait état d'une "construction au niveau local d'une alternative à l'automobile" : le volet stratégique (p. 13) stipule que l'offre de stationnement du futur quartier Josaphat correspondra au "taux actuel de motorisation des quartiers avoisinants". Si tel est le cas, le quartier Josaphat n'offrira pas d'alternative à l'automobile ou à la voiture particulière (en contradiction avec un des 4 axes du référentiel quartier durable de Bruxelles Environnement sur lequel vous prétendez vous appuyer).

Les objectifs du volet stratégique relatifs à la "durabilité comme atout pour la qualité de vie (point 2.4), évoquent le fait que les pouvoirs publics en charge du projet veilleront non pas à « réduire l'offre de stationnement » mais « à prévoir la possibilité de réduction de l'offre de stationnement dans l'avenir ». Cette phrase ne contient aucun objectif tangible et chiffré quant aux conditions qui permettraient de conclure à la réussite ou à l'échec de l'approche mentionnée. Cette absence d'objectif contraignant en matière de réduction de l'espace de stationnement vient confirmer le fait que la "durabilité" du projet Josaphat n'est pas une réalité objective mais un vœu pieux ou une intention vague.

Le RIE flatte le choix « politique » de limiter les places de parking privés pour les futurs habitants sur le site et de prévoir des parkings publics mutualisés et des places en voiries.

L'accord de Gouvernement de 2019-2024 prévoit la réduction de places de parking en voiries de 65.000 places de stationnement. Or le PAD Josaphat prévoit la création de 2 parkings publics de 250 places chacun soit 500 places + les besoins en parkings en voiries pour les habitants seront de 260 à 280 unités.

**QUESTION 25 :** Comment justifiez-vous la création en surface de 500 places de parking mutualisés + parkings en voiries, alors que l'accord gouvernemental exige la réduction de 65.000 places en surface?

**QUESTION 26 :** comment allez-vous gérer le report sur les quartiers environnants du stationnement des voitures du site?

*-p. 356 et suivantes Rapport final*

Les propositions du PAD Josaphat et les analyses et calculs du RIE concernant les places de parkings sont compliqués, imprécis, incohérents. Des chiffres variables, des données diffuses dans différents tableaux, à des pages différentes.

Pour exemple: les besoins globaux seraient de 1200 places de parkings ; 2 parking publics sont prévus de 250 places chacun soit 500 places ; (p. 545) les besoins en parking 260-280 ; (p. 562) le PAD prévoit 0,7 emplacements par logement : taux plus faible que le RRU, ce qui oblige la création de parkings mutualités en surfaces + 0,3 emplacements public; (p. 357) 160 places véhicules visiteurs en voiries ; etc... etc....

Le nombre détaillé par le RIE est de 1045 voitures, chiffre déterminé par des données statistiques réalisées en 2001 soit il y a 18 ans.

*p. 360 Rapport final : Selon le RIE adéquation entre offre et demande en stationnement automobile*

**QUESTION 27 :** Nous vous demandons de nous fournir le nombre global de places de parking privés, le nombre de places de stationnement sur les parkings mutualités et le nombre de places de parking en voirie.

*p.49 Rapport non technique Les événements sportifs/salle de sport doivent être ajoutés à cette estimation. Cette demande sera également ponctuelle.*

**QUESTION 28 : le club sportif situé sur le site a-t-il été questionné sur les besoins en stationnements, sachant que les parkings mutualisés se situent du côté de la gare et de la ZIU. Que propose le PAD? Comment va être géré le report du stationnement sur les quartiers avoisinants ?**

*p.49 Rapport non technique Hôtel: 10 places pour les employés + parking public 475 places*

**L'hôtel prévoit 10 places pour les employés.**

**QUESTION 29 : comment le personnel qui travaille en horaire décalé pourra-t-il gérer ses arrivées sur le site si les déplacements en transports en commun ne sont possibles qu'en journée et non la nuit et que les parkings publics seront encombrés par les voitures des habitants du site?**

## 9. Vélo et mobilité douce

*p. 362 Rapport final : D. Besoin en stationnement vélo Au stade actuel du projet de PAD rien n'est spécifié quant aux nombres et à la localisation du stationnement vélos des différentes fonctions du projet.*

**Si le volet stratégique (p. 51) préconise l'aménagement systématique de pistes cyclables séparées, sur les voiries principales, il reste très discret sur la sécurisation des cyclistes aux différentes sorties du site vers les quartiers environnants.**

## 10. Transports en commun STIB/SNCB

*p. 366 Rapport final : 1.3.3. Conclusion ....Ces mesures contraignantes s'accompagneront d'une évolution de la part modale de la voiture dans les quartiers avoisinants, notamment à l'arrivée du métro, qui réduiront les besoins en déplacements automobiles et donc également la circulation sur le pont De Boeck.*

**L'arrivée du métro Nord réduira selon le RIE les besoins en déplacement automobile et donc les déplacements au Pont De Boeck embouteillé. Pour rappel les stations de métro les plus proches se situeront 1/ à Bordet soit à +/- 3 km (correspondance obligatoire), 2/ au bout de la rue du Tilleul (pas de liaison tram, bus entre le site Josaphat et la station Tilleul ou Riga) soit +/- 1,8 km. Les déplacements depuis le Pad Josaphat vers la station de métro la plus proche seront longs ou problématiques.**

*p. 366 Rapport final .....Les infrastructures internes seront aménagées en faveur des modes actifs (circulation mixte, zone 30, zones de kiss and ride...). La voirie principale disposera d'une largeur suffisante pour permettre à termes, à une éventuelle ligne de bus d'accéder et de circuler dans le site afin d'optimiser la desserte du site. Les accès au périmètre du PAD seront également aménagés en tenant compte de la circulation projetée de bus au sein du site.*

**Le PAD programme toute sa gestion en termes de mobilité, de stationnement, de parking, de circulation dans et autour du site sur base d'un éventuel et hypothétique transport public. Si l'on s'en réfère à Plan Régional de Mobilité Good-Move, il n'y pas sur le site d'axe Transports publics prévu**

**QUESTION 30 : Comment justifiez-vous le passage d'un bus sur le site alors que le PRM Good Move ne le prévoit pas ?**

**QUESTION 31 : Quel est par ailleurs le lien avec le Plan Directeur Bus ? Comment se justifie-t-il ?**

*P.13 Rapport non technique : Quartier connecté aux Transports en commun et traversable*

**Le Volet stratégique (p. 51) indique que l'implantation d'une ligne de bus sur le site sera confirmée par la STIB après réalisation d'une étude spécifique. Dans le Rapport final il s'agit d'hypothèses et de recommandations. Le Rapport non technique présente quant à lui l'implantation d'une ligne de bus comme acquise, alors qu'au stade actuel rien n'est définitif et est hypothétique.**

*p.610 Rapport final À hauteur des accès Wahis et pont De Boeck, en raison de la pente de la voirie de près de 10%, le passage des bus dans de bonnes conditions devra être garanti. Pour cela, les aménagements devront considérer*

*l'implantation éventuelle d'une bande bus distincte en sortie du site à l'approche de ces carrefours (avec commande des feux) ; « assurer aux lignes concernées une plus grande fluidité et régularité notamment à l'ouest du site (sur l'avenue Gilisquet entre la rue Guffens et le boulevard Wahis, et ce conformément à la carte 6 du PRD qui détermine pour cet axe la création d'un site protégé TC) et au Nord du site (au niveau du pont De Boeck)*

**QUESTION 32 : comment allez-vous assurer une plus grande fluidité dans l'avenue Gilisquet alors de l'avenue ne permet pas entre la rue Guffens et le rond-point de l'avenue Latinis la mise en site protégé d'une ligne de bus. Comment allez-vous créer un site protégé?**

*Rapport final P. 609*

*L'accessibilité de la gare RER doit être garantie. De plus, celle-ci doit constituer un réel pôle intermodal.*

**QUESTION 33 : Quand le RER sera-t-il opérationnel?**

*p. 579-580 Rapport final + Idem Rapport non technique 6.3.2. Recommandations Pour la circulation automobile et plus particulièrement la gestion des flux de bus aux accès, il est recommandé la gestion suivante des accès Gilisquet et De Boeck : Accès Latinis : entrée et sortie → aménagement d'une bande bus en sortie de site + mise en place d'un feu permettant l'insertion des bus depuis le projet vers le boulevard Wahis ; Accès pont de Boeck : entrée et sortie possible + aménagement d'une bande bus sur le Pont De Boeck + Mise en place d'un feu permettant l'insertion des bus en tourne-à-gauche*

**Le volet stratégique (p. 53) propose d'offrir les meilleures conditions de circulation aux transports public aux débouchés des voiries du nouveaux quartier, tant sur les voiries existantes que sur les voiries du nouveau quartier.**

**QUESTION 34 : Quelle a été la collaboration avec la STIB pour développer les points concernant le passage d'un bus sur le site avec des feux de signalisation?**

**QUESTION 35 : Nous demandons les analyses réalisées par la STIB concernant les nouveaux feux rajoutés?**

**QUESTION 36 : le bus prévu sur le site sera-t-il un déplacement pur et simple d'une ligne qui passe avenue Gilisquet et Latinis?**

**QUESTION 37 : le bus prévu sur le site sera-t-il le rajout d'une ligne supplémentaire de bus ?**

## 11. Mobilité pour PMR-Personnes à mobilité réduite, Accessibilité

*-p. 450 Rapport final À ce stade, le PAD ne spécifie pas de mesures spécifiques relatives à l'accessibilité PMR des logements ou au nombre d'emplacements de stationnement qui leur seront dédiés ».*

*p. 451 Rapport final Le relief en cuvette du site peut limiter l'accessibilité aux PMR depuis les quartiers voisins. En effet, au vu des dénivelés importants, les zones potentiellement problématiques seront les accès depuis le talus, les 3 accès principaux en voirie du site et les passerelles au-dessus des voiries de chemin de fer (voir figure ci-dessous).*

*-p. 55 Rapport non technique Le PAD prévoit la création de plusieurs franchissements des voies de chemin de fer, tous accessible aux PMR*

*-p. 55 Rapport non technique De rendre le franchissement des voies de chemin de fer au centre du site accessible aux PMR par un passage sous voie ou une passerelle en fonction de la meilleure option retenue (sachant qu'un accès non mécanisé est offert au nord et au sud du site).*

*Rapport Final p. 451 Notons cependant l'importance d'analyser l'accessibilité du réseau de cheminements prévus. Le relief en cuvette du site peut limiter l'accessibilité aux PMR depuis les quartiers voisins. En effet, au vu des dénivelés importants, les zones potentiellement problématiques seront les accès depuis le talus, les 3 accès principaux en voirie du site et les passerelles au-dessus des voiries de chemin de fer (voir figure ci-dessous).*

*p. 454 Rapport final La voirie B présente une pente importante de 10%. ..Ce type de voirie n'est donc pas impraticable mais peut être particulièrement fatigante pour une personne en chaise roulante par exemple (surtout en l'absence de palier). Pour un nouvel aménagement, nous recommandons donc de prévoir un cheminement alternatif en pente douce*

*A ce stade, le PAD ne permet pas d'identifier précisément la topographie future du site. Il n'est donc pas possible de vérifier si le projet respecte le prescrit du RRU repris au tableau suivant.*

**Au vu des différents articles consacrés aux PMR, les problèmes relatifs à mobilité des PMR ne sont pas résolus. Les pentes, la cuvette, l'absence de mesures spécifiques posent question.**

**QUESTION 38 : De quelle manière les recommandations « non obligatoires pour le Gouvernement bruxellois » du RIE seront-elles suivies d'effet ?**

## 12. Livraison et gestion des camions

*-p. 360 Rapport final : B. Adéquation entre l'offre en zone de livraisons et gestion des camions. En ce qui concerne les livraisons, rien n'est actuellement mentionné au sein du PAD Josaphat. Pour rappel, le plan IRIS 2 spécifie plusieurs éléments importants concernant les poids-lourds pour le périmètre d'étude. Le plan IRIS 2 renseigne la nécessité de mettre en place un parking poids-lourds longue durée sur le site Josaphat au sein de la zone industrielle existante. La capacité de celui-ci n'est toutefois pas mentionnée. La capacité globale des 4 sites projetés devra être de 449 emplacements (soit une moyenne de 100-120 camions/parking). Le plan IRIS 2 spécifie également les itinéraires obligatoires pour les poids-lourds. Tous les camions en lien avec le projet pourront circuler sur l'axe Léopold III. Les camions de 2 essieux maximum (sauf circulation locale) pourront quant à eux circuler sur le pont De Boeck ainsi que sur l'axe Gilisquet – Conscience. La création d'un parking poids-lourds de cette importance a des implications sur le charroi et l'aménagement de l'espace public. La compatibilité de cette ambition du plan IRIS 2 et du PAD pose question. En effet, le PAD ambitionne d'une part un aménagement qualitatif des voiries en ZIU qui semble difficilement compatible avec du stationnement assez intensif de poids-lourds, et d'autre part une densification de la ZIU, qui laisse peu de place pour un parking dédié à cet effet. Par ailleurs, le charroi que ce parking représente semble peu compatible avec la traversée des zones résidentielles. Des alternatives à cette implantation sont donc recommandées.*

*-p. 612 Rapport final Le Plan IRIS 2 constate un besoin de stationnement poids lourd au sein de la Région. La création d'un parking poids-lourds de cette importance a des implications sur le charroi et l'aménagement de l'espace public.*

**Dans le volet stratégique (p. 54) l'aménagement d'un parking poids lourds n'est pas retenu.**

**Rien n'est prévu au niveau de la livraison et de la gestion des camions alors que le PAD prévoit une ZIU.**

**Aucune solution n'est envisagée quant aux sorties des camions, sur les rues avoisinantes à l'Est du site et qui se situent dans le projet Good Move en zone Piétons Confort, Vélos Quartier, TC Confort, Autos Quartier.**

**QUESTION 39 : de quelle manière sera géré l'accès à la ZIU pour les camions ?**

**QUESTION 40 : Qu'allez-vous mettre en place pour éviter aux riverains tous les inconvénients liés**

- a) **aux passages des poids-lourds et stationnements?**
- b) **à la construction du PAD Josaphat (passage intempestif de camions, déchets, pollutions diverses dues aux travaux, etc....)?**

**Nous demandons un Rapport d'incidences environnementales consacré aux déplacements des camions durant les nombreuses années de travaux.**

### **C. Volet Socio-Economique**

#### **1 NOMBREUX MANQUEMENTS DU RIE : LA QUALITE DE L'ETUDE EST LARGEMENT INSUFFISANTE POUR ANALYSER LES INCIDENCES DU PAD JOSAPHAT**

**Le RIE comporte de nombreuses, erreurs, imprécisions, se réfère de manière quasi-systématiques à des sources obsolètes et nombres de sujet clés ne sont pas couverts. Nous considérons donc que celui-ci ne constitue pas une analyse d'incidence valable et demandons une nouvelle étude d'incidence du projet soumis ainsi que le report de l'approbation du PAD tant que cette nouvelle étude n'est pas réalisée et soumise à l'enquête publique.**

##### **1.1 Erreurs et imprécisions :**

**Nous citons les erreurs suivantes dans les sections du RIE concernant le volet socio-économique. Cette liste est non-exhaustive et ne confirme pas que les éléments non-mentionnés soient pour leur part avertis.**



- **p. 78, Tableau 4 : Croissance de la population bruxelloise entre 2015 et 2025 (IBSA, 2016)**

Le chiffre repris dans le tableau pour 2025 pour la Région ne correspond pas au chiffre régional mentionné par l'IBSA (1.235.807 habitants contre 1.276.555 mentionné dans le RIE.). Il semble donc que les chiffres par communes ne soient pas nécessairement fiables.

De plus, que représente ces chiffres au niveau communal ? Ils ne sont ni justifiés, ni expliqués. Représentent-ils une croissance organique des populations déjà existantes dans les communes en question ? Un reflet de l'attractivité des différentes communes ? Ces chiffres sont évidemment fortement influencés par l'offre de logement dans les différents quartiers. Comment pouvons-nous vérifier qu'ils ne tiennent pas déjà compte de la construction de nouveaux logements sur le site Josaphat ? Auquel cas, la justification de la construction du site ne serait plus valable.

- **p.78 : Croissance démographique** « Selon les perspectives de la population, la croissance estimée entre 2015 et 2025 à l'échelle de la Région bruxelloise est de 8,63%, soit environ 100.000 habitants supplémentaires. »

Ceci est une erreur : les chiffres du bureau du Plan ont radicalement diminués, ne justifiant plus la densité prévue sur le site : le bureau du plan annonce 57.194 habitants supplémentaires entre 2016 et 2030, c'est-à-dire 1/3 des chiffres utilisés pour l'étude.

- **P84 : Figure 68 : Inventaire des entreprises présentes et statut des PE** (Étude de faisabilité, Mise en oeuvre de la ZIR n°13 Gare Josaphat, Clerbaux-Pinon, Octobre 2005. Mis à jour par les auteurs de projet, 2013)

L'analyse du bureau d'étude semble très superficielle : les chiffres mentionnés dans le texte ne correspondent pas aux chiffres repris dans les tableaux (ex : 500 emplois contre 405,5 dans le tableau).

- **P85 et suivantes : Commerces** Analyse de l'offre commerciale existante :

Une fois encore on note des erreurs et lacunes flagrantes dans l'étude d'incidence.

Le rapport fait par exemple mention de 2 supermarchés alors qu'un troisième (Sequoia, une grande surface Bio) a ouvert ses portes mi-2018. Celui-ci n'est pas encore visible sur les relevés google map : ce la pose question quant à la visite réelle du quartier par le bureau d'étude.

Plusieurs autres pôles commerçants (type commerces de quartier) devraient également être mentionnés dans l'étude :

- La place Terdelt et les rues attenantes, qui regroupe nombre de petits commerces en plein essor
- La chaussée de Haecht, bien plus proche que la chaussée d'Helmet, regroupe des petits commerces mais aussi de plus grosses enseignes (comme Brico).
- L'avenue Latinis, comme l'avenue H Conscience, regroupe de nombreux commerces de proximité.

De plus, les sources de ce chapitre ne sont pas clairement citées, excepté une analyse Aries qui date de 2015 alors que la physionomie du quartier évolue rapidement.

- **P87. Infrastructure scolaires** :

Ici encore, les chiffres avancés par le bureau d'étude semblent pour le moins approximatifs.

On y trouve plusieurs erreurs :

- Ecoles secondaires : D'après les sites enseignements.be et <https://www.onderwijsinbrussel.be>, nous ne recensons pas 18 écoles secondaires à Schaerbeek mais 15 (13 FR et 2 NL) et 3 à Evere contre 2 dans le RIE.
- Ecoles primaires : 45 écoles à Schaerbeek (31 FR + 14 NL) vs 34 dans le RIE, 16 à Evere (10 FR + 6NL) vs « une douzaine » dans le RIE

De plus, la pertinence de ces chiffres est tout à fait discutable puisqu'il y a de grandes disparités dans le nombre d'enfants accueillis par école (les écoles néerlandophones n'ayant par exemple rarement plus d'une ou 2 classes par niveau)

- **P90. Accueil de la petite enfance.**

Données erronées. Les statistiques citées dans l'étude ne correspondent pas aux chiffres disponibles sur le site du Monitoring des quartiers : Moyenne régionale 0,37 places par enfant vs 0,31 dans l'étude (source :

<https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-enseignement-petite-enfance-bruxelles/petite-enfance-region-bruxelloise/nombre-de-places-en-milieux-daccueil-par-enfant/1/2017/>)

REMARQUE : Le rapport cite 0,33 comme l'objectif de couverture de l'ONE. Or celui-ci est de 0,5 place par enfant ! Les conclusions du présent rapport sont donc erronées et bien que la couverture actuelle (0,41 place / enfant ) soit sensiblement supérieure à celle de la région, elle reste largement en dessous des objectifs de l'ONE (comme mentionné à plusieurs reprises à la radio et les journaux, le dernier plan cigogne arrivant à son terme).

- **P312 Tableau 32 : Évaluation du nombre d'habitants par type de logement (ARIES, 2019)**

Logements <sup>a</sup>	Surface (m <sup>2</sup> )	Proportion	Nombre de logements
Moyen acquisitif	28.080	18%	28.080
Social acquisitif	7.800	5%	79.000

**REMARQUE : cette évaluation de la population du quartier sous-estime significativement le nombre d'habitants futur réels du nouveau quartier.**

**Le RIE se base sur une superficie de 45,6 m<sup>2</sup>/habitant sans justifier ce chiffre.**

Or les dernières données disponibles sur le monitoring des quartiers parlent de superficie moyenne de **35,58m<sup>2</sup>/habitant en 2001**.

Des sources plus récentes indiquent que cette surface aurait encore diminué de 20% entre 2001 et 2016 (source : <https://www.logic-immo.be/fr/nouvelles-immo/taille-des-logements-en-chute-libre-31563.html>), ce qui nous amène à **28,46 m<sup>2</sup>/habitant pour 2016**.

**Le PAD ne mentionne aucune mesure pour limiter le nombre d'habitant par logement et ne peut donc pas justifier un chiffre inférieur à la moyenne régionale.**

Sur base des données de 2001, le nombre d'habitant moyen par logement devrait être de 2,75 habitants par logement et non de 2,16 comme estimé dans le RIE. Cela correspond à **938 habitants supplémentaires**. Sur base des études plus récentes du SPF Economie (citées par LogicImmo), nous parlons de **2028 habitants supplémentaires**.

**L'étude d'incidence sous-estime donc le nombre d'habitant du nouveau quartier de 1000 à 2000 habitants, soit une sous-estimation de l'ordre de 27% à 59% ! L'ensemble des conclusions de l'étude sont donc caduques et ne permettent pas de motiver le PAD Josaphat ! Nous exigeons donc une nouvelle étude d'incidence pour tenir compte de l'impact de ces habitants supplémentaires sur l'ensemble des éléments de ce PAD.**

**L'absence d'analyse de sensibilité sur ce point essentiel de l'étude nous paraît également un manquement majeur du RIE.**

Logements*	Surface (m <sup>2</sup> )	Nombre de logements	Surface moyenne (m <sup>2</sup> )	Nombre d'habitants	m2/hab ARIES	#hab/logt ARIES		
Moyen acquisitif	28.080	285	98	616	45,6	2,16		
Social acquisitif	7.800	79	98	171	45,6	2,16		

Sources : RIE + Monitoring des quartiers + LOGICIMMO

REMARQUE : De plus, l'analyse d'ARIES quant au nombre d'habitant par logement ne tient pas compte du type de logement et du profil social des futurs habitants. Ceci nous paraît une analyse très grossière et non satisfaisante au vu de l'importance de l'enjeu.

REMARQUE : Les besoins en équipements et en commerces cités dans le tableau 33 sont donc eux aussi à revoir au vu des nombres remarques quant aux données de bases utilisées et à la sous-estimation de la future population du quartier.

- **P317 Tableau 36 : Besoins estimés en places par établissement (ARIES, 2019)**

Type d'établissement	Besoins estimés par établissement
Places en école maternelle	
Places en école primaire	

**REMARQUE : Sur base du constat précédent les besoins estimés par ARIES en équipements sont donc sous-estimés dans mes même proportions à savoir de 30 à 60%.**

QUESTION : En quoi les infrastructures et équipements prévus par le PAD permettent de tenir compte de ces habitants supplémentaires non considérés et également de compenser le manque d'équipement existant ? Comment le demandeur compte-t-il répondre à ces besoins pour chaque catégorie d'équipement? Ils ne semblent pas en proportion du nombre d'équipement prévus, quelque soit le type d'équipement mentionné. En particulier mais de manière non-exhaustive:

QUESTION : Le RIE parle de 660 places pour le maternel et primaire : dans le cas d'une densité de population de 3,34 habitants/logement (scénario le plus réaliste puisque

tenant compte des chiffres les plus récents et en ligne avec la moyenne régionale) alors le besoin primaire lié aux nouveaux habitants serait de 612 places, ne complétant du tout l'offre environnante comme mentionné dans les objectifs du PAD. Que compte mettre en place le demandeur pour palier à ce manque ?

**QUESTION : L'accueil des personnes âgées dans des structures publiques est un enjeu majeur des prochaines décennies : en quoi le PAD actuel y répond ? Les quelques mentions de logements « kangourou » ne semblent qu'anecdotiques et ne remplacent pas le besoin de création de structures supplémentaires.**

## 1.2 Obsolescence des sources utilisées et impact sur les conclusions du RIE:

### 1.2.1 Analyse des sources (page 74 du PAD)

- *Monitoring des quartiers (IBSA)*
  - ⇒ La dernière étude de mobilité que l'IBSA a publiée date de 2011 (<https://monitoringdesquartiers.brussels/indicators/>) :

#### ▼ Mobilité

#### ▼ Pression automobile

#### ▼ Taux d'occupation de la voirie entre 8h et 9h

Cliquez dans le tableau pour accéder à la carte correspondante.

**Cette étude date donc d'avant la construction du grand rond point sur le boulevard Leopold III qui a grandement impacté le trafic sur les axes entourant le site Josaphat, en ce compris l'avenue Gilisquet.**

- *DESSOUROUX Christian, BENSLIMAN Rachida, BERNARD Nicolas, DE LAET Sarah, DEMONTY François, MARISSAL Pierre, SURKYN Johan, 2016. Note de synthèse BSI. Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux. In : Brussels Studies, Numéro 99, 6 juin, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be) :*
  - ⇒ Cette étude date de 2016 confirme elle-même qu'il est très difficile d'estimer le besoin réel en matière de logements ; A la page 2, chapitre 1.1, §7 :
  - « Actuellement, la connaissance et les outils statistiques sur le logement à Bruxelles sont encore trop peu développés pour chiffrer et caractériser précisément la demande non exprimée. Il est dès lors nécessaire de se référer à une série d'indications indirectes pour objectiver au mieux les besoins ».
  - De la même façon concernant les éventuels besoins autres que l'augmentation démographique, l'étude s'appuie, faute de données récentes sur des chiffres d'il y a presque 20 ans ; page 5, chapitre 1.2 § 28 :
  - « Il en va de même pour les prix locatifs et acquisitifs des biens disponibles sur le marché dont les indications sont partielles et les séries diachroniques peu étendues. Il n'existe pas non plus de source de données structurée portant sur les transactions des logements

et incluant des précisions quant aux propriétaires ou aux occupants, ainsi qu'aux qualités de leur logement. Signalons néanmoins l'existence d'enquêtes sur le logement, menées par l'Observatoire régional de l'habitat à des intervalles réguliers, mais ne donnant pas un aperçu suffisamment large sur les diverses composantes du marché à une échelle suffisamment fine. L'Enquête socio-économique de 2001 constitue dès lors la seule source relativement récente pour dresser un portrait détaillé de l'offre résidentielle »

- Enfin dans, à la page 27, chapitre conclusion, § 136, :
  - o « .Le premier élément est de l'ordre de la connaissance territoriale. Un des soucis majeurs rencontrés lors de nos analyses est le manque de données objectives et structurées, en particulier de nature diachronique, sur la situation du logement à Bruxelles. Hormis les observatoires régionaux qui fournissent des données ponctuelles sur le logement, aucun mécanisme de suivi ou d'évaluation systématique des politiques du logement, des caractéristiques de l'offre locative et acquisitive, de la vacance et de l'inoccupation résidentielles ou des transactions des biens immobiliers n'existent à ce jour. Cette connaissance fragmentaire du marché résidentiel rend plus difficile l'analyse fine de l'offre existante, des besoins et de leur évolution. Elle complique aussi, par voie de conséquence, la mise en œuvre d'une approche prospective solidement fondée. Une vision intégrée de la problématique du logement à long terme se révèle néanmoins nécessaire au vu des enjeux actuels »

⇒ Cette étude de 2016 s'appuie sur des données du bureau du plan fédéral qui ont été radicalement adaptée depuis sa publication. Ainsi l'étude mentionne en page 5, chapitre 1.1.3, §23 :

- « 23. Le Bureau fédéral du Plan (BFP) et la Direction générale Statistique (DGS) viennent de publier de nouvelles projections démographiques pour le Royaume et les Régions, incluant des prévisions quant au nombre de ménages [Vandresse, 2016]. Ces perspectives avec un horizon à très long terme (jusque 2060) prévoient une augmentation de 12,5 % de la population bruxelloise (+ 146.000) d'ici 2030 »

- Or les chiffres les plus récents du bureau du plan

([https://www.plan.be/databases/data-35-fr-](https://www.plan.be/databases/data-35-fr-perspectives+de+population+2018+2070)

[perspectives+de+population+2018+2070](https://www.plan.be/databases/data-35-fr-perspectives+de+population+2018+2070)) mentionne le tableau de chiffres suivant pour la région Bruxelloise :

1.187.890								
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

- Soit une augmentation de la population de « seulement » 57.194 habitants entre la 2016 et 2030... càd 1/3 des chiffres utilisés pour l'étude !

⇒ Concernant les recommandations de l'étude, nous relevons à la page 27, chapitre 3.2.1, §123 les éléments suivants :

- « 123.D'abord, si la Région insiste sur l'importance de l'articulation des trois piliers constitutifs de la notion de développement durable (économique, social, environnemental), il semble tout de même que la priorité soit accordée aux dimensions environnementale et économique mais que le traitement réservé au pilier social ne soit souvent que peu approfondi ou bien considéré comme allant de soi. Ainsi, on peut s'interroger notamment sur les façons dont la Région conçoit et met en pratique des dispositifs supposés participatifs dans la réalisation de certains projets urbains pour lesquels un travail de concertation avec les habitants et le tissu associatif local serait le bienvenu, voire nécessaire »

- Dans le cas d'espèce on peut dire que la SAU et perspective brussels sont loin du compte puisque les premiers marchés publics pour la construction des nouveaux quartiers et l'aménagement des espaces verts sont passés avant même la publication du PAD et du RIE.

- *Plan communal de Mobilité de la commune d'Evere, Agora clôturé en 2006*  
Idem. Document non disponible au public. Celui-ci date néanmoins de plus de 13 ans, et nous ne connaissons pas la date de ses propres sources.

## 1.2.2 Remarques spécifiques liées aux sources

### 1.2.2.1 Profil socio-économique de la population du périmètre d'étude

- *P.79, Tableau 6 : Structure par groupes d'âge de la population des quartiers étudiés (IBSA, 2017)*  
*Ces chiffres datent en réalité de 2012. Pourquoi utiliser ces données alors que de nouveaux chiffres sont disponibles depuis 2018 ? Cela met en doute le professionnalisme de l'étude*

### 1.2.2.2 Bureaux

- *P.80 et suivantes : A nouveau, la source utilisée pour justifier le rapport d'incidence est obsolète. Des chiffres plus récents (2016 vs. 2013 dans le rapport d'incidence) sont disponibles au grand public sur le site du monitoring des quartiers*  
*[https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-bati-et-equipements-bruxelles/mixite-urbaine-region-bruxelloise/densite-de-bureaux/1/2030%20\(test\)/](https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-bati-et-equipements-bruxelles/mixite-urbaine-region-bruxelloise/densite-de-bureaux/1/2030%20(test)/)*

Or on constate une diminution très significative du nombre de bureaux en région Bruxelloise depuis 2015-2016 :

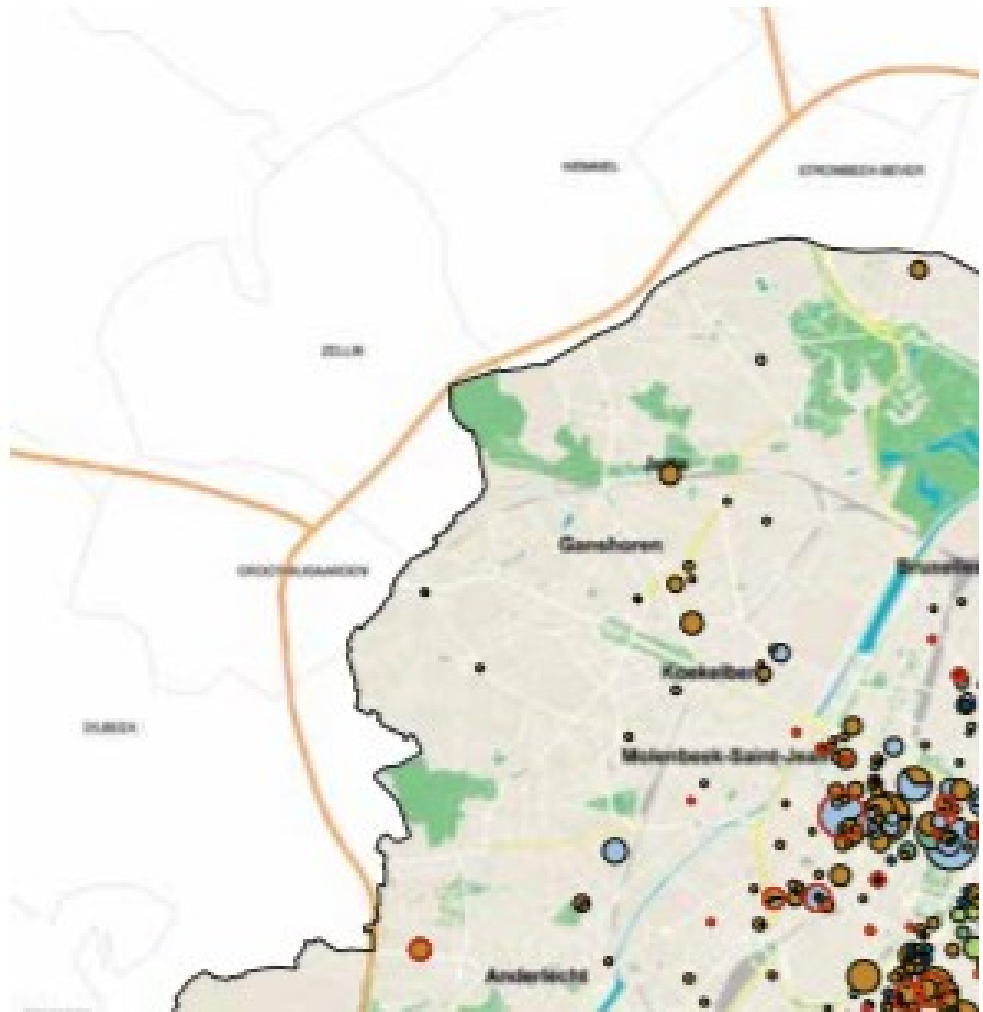
**GRAPHIQUE 1 Evolution du stock de bureaux en Région de**  
**GRAFIEK 1 Evolutie van het kantorenpark in het Brussels H**



Source : [http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective\\_brussels-observatoire-bureaux-38-lr.pdf](http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective_brussels-observatoire-bureaux-38-lr.pdf)

De plus, une part importante de la diminution s'explique par la reconversion de bureaux en logement (source : observatoire des bureaux n38) dont 2 grands projets à proximité immédiate du site :

**CARTE 5 Conversions de bureaux (>500m<sup>2</sup>), autorisées entre 1995**  
**KAART 5 Reconversies van kantooroppervlakte (>500m<sup>2</sup>), toege**



Source : [http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective\\_brussels-observatoire-bureaux-38-lr.pdf](http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective_brussels-observatoire-bureaux-38-lr.pdf)

**QUESTION** : En quoi ces conversions changent-elles les conclusions du présent rapport, tant en termes d'offre de logement dans le quartier qu'en tant qu'offre de bureaux ?

**REMARQUE** : L'utilisation de sources obsolètes jette un doute troublant quant à la solidité et au sérieux du travail réalisé par le bureau d'étude.

### 1.2.2.3 Industrie

- *Figure 66: Carte des implantations des ateliers et entrepôts en 1997 et 2011 (Observatoire des activités productives, 2012). A nouveau, la source utilisée pour justifier le rapport d'incidence est obsolète. Des chiffres plus récents (2016 vs. 2013 dans le rapport d'incidence) sont disponibles au grand public sur le site du monitoring des quartiers*

#### 1.2.2.4 Bureaux et industries au sein du site Josaphat

- **P84 : Figure 68 : Inventaire des entreprises présentes et statut des PE (Étude de faisabilité, Mise en oeuvre de la ZIR n°13 Gare Josaphat, Clerbaux-Pinon, Octobre 2005. Mis à jour par les auteurs de projet, 2013)**

*REMARQUE* : Les informations reprises dans le rapport d'incidence datent de 2013. En ce qui concerne de l'activité économique, ces données peuvent être totalement obsolètes.

*QUESTION* : Combien d'immeubles sont réellement la propriété de la SAU ? La carte n'en mentionne qu'un seul alors que le texte semble faire référence à plusieurs. Quel impact cela a-t-il sur la faisabilité de la mise en place de la stratégie prévue pour la ZIU ?

#### 1.2.2.5 Recensement des équipements

- **P88 Figure 70 Localisation des équipements au sein de la commune d'Evere (PCM d'Evere, Agora 2004)** Le RIE se réfère à une carte des équipements de la commune d'Evere datant de 2004. Au vu de l'évolution démographique, plusieurs nouvelles écoles ont été créées ces dernières années sur les 2 communes rendant cette source, encore une fois obsolète.

- **P95: Accueil des personnes âgées**

*REMARQUE* : Les données produites ici pour étayer l'étude sont à nouveau dépassés car datant de 2013 (étude de 2016). Ils ne permettent donc pas de justifier les mesures comprises dans le PAD sur cette base.

*QUESTION* : Pourriez-vous s'il vous plaît fournir des données plus à jour afin de justifier vos analyses et recommandations ? Nous demandons donc une nouvelle étude d'incidence pour ce domaine.

- **P96 : Accueil des Soins de santé (médecine générale, hôpitaux et polycliniques publiques)**

*REMARQUE*: Les données produites ici datent de 2010 et sont donc tout à fait obsolète, en particulier compte tenu du vieillissement de la population. Elles ne permettent donc pas de supporter les conclusions du RIE.

*QUESTION*: Pourriez-vous s'il vous plaît fournir des données plus à jour afin de justifier vos analyses et recommandations ? Nous demandons donc une nouvelle étude d'incidence pour ce domaine.

- **P98 : Centres de prêts et de documentation (bibliothèques)**

*REMARQUE*: Les sources citées datent de 2011. À nouveau, les sources semblent particulièrement anciennes.

*QUESTION* : Existe-il des données plus récentes ? Si oui, en quoi changent-elles les conclusions du présent rapport ? En quoi le PAD devrait-il être adapté pour répondre à ces changements éventuels ?

- **P99 G. Équipements et services d'aide sociale. Mêmes remarques et question que pour les bibliothèques.**



## 2 AUTRES REMARQUES ET QUESTIONS

### 2.1 Méthodologie

Le RIE ne compte aucune analyse de sensibilité permettant de compenser les incertitudes et erreurs multiples du document. Nous ne pouvons donc pas connaître les réels points de rupture auxquels le PAD doit faire attention en termes d'incidence.

Par exemple et de manière non exhaustive :

- Combien d'habitants supplémentaires à ceux prévus par ARIES pourraient être absorbés par chaque type d'équipements prévus à ce jour ?
- Quel serait l'impact si la population future était plus jeune que la moyenne régionale ? Quel serait le pourcentage maximal pour chacune des tranches d'âges pour arriver à saturation des équipements prévus ?
- Quel est le nombre maximal de mouvements que le site pourrait accueillir avant de saturer ?
- Etc.

### 2.2 Densité :

Pourquoi implanter une telle quantité de logements dans 2 communes dont la densité est déjà largement supérieure à celle de la région ?

### 2.3 Logement social

*P.79 « Selon le PRDD, la Région s'est donc engagée à construire l'équivalent de 1 500 logements sociaux dans les zones stratégiques avec sur ces zones une part de logements publics au sein du programme total de logements nettement supérieure à 15% »*

Le PAD parle de 1380 à 1600 logements dont 22% social locatif et 5% social acquisitif : Cela correspond à minimum 25% de l'ensemble des logements sociaux à construire sur les 12 zones stratégiques couvertes par un PAD .

**QUESTION :** Pourquoi les concentrer si fortement alors que les quartiers environnants offrent déjà une proportion de logement sociaux au-dessus de la moyenne régionale (7,29 logement social /100 ménages) ? Cela ne répond pas au caractère de mixité sociale mentionné par le PAD ni au besoin de distribution spatiale équitable des logements sociaux sur le territoire de la ville.

- *L'IBSA considère que la commune d'Evere offre déjà un nombre de logements sociaux satisfaisant. (voir ci-dessus).*

*« Si certaines communes, comme Ganshoren, Woluwe-Saint-Lambert, Watermael-Boitsfort et Evere disposent à présent d'un stock de logements sociaux appréciable, elles ont eu, au cours des dernières années, une activité faible dans ce secteur pour diverses raisons (disponibilité de terrains, volontarisme politique, opposition des riverains...). »*

*Source : Monitoring des quartiers : <https://monitoringdesquartiers.brussels/indicators/analysis/part-des-logements-sociaux/>*

- *Idem pour les quartiers directement limitrophes avec le site Josaphat :*
  - *Terdelt: 20,21 vs 7,29 pour la Région*
  - *Av Léopold III : 20,99*

*Source : <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-logement-bruxelles/parc-du-logement-social-region-bruxelloise/part-des-logements-sociaux/1/2017/#>*

## 2.4 Equipement

### 2.4.1 Enseignement fondamental

Le rapport mentionne clairement un déficit de place dans le quartier existant, qui devrait être donc compensé par l'offre sur le site.

- Est-ce prévu ?
- Quid de l'impact sur le trafic sur le site (alors que l'organisation du trafic sur le site prévoit d'empêcher le trafic de passage)

### 2.4.2 Petite enfance

- REMARQUE : Aucune analyse n'est faite ici sur la répartition des places disponibles dans les lieux d'accueil publics et privés. Nous doutons donc de l'accessibilité financière de ces équipements pour les populations existantes et celles du futur du quartier qui comprend 45% de logement à vocation sociale.
- REMARQUE : L'attribution des places publiques d'accueil de la petite enfance se fait de manière centralisée à l'échelle de la commune. Or Schaerbeek ne dispose que d'une couverture de 0,28 places / enfant ce qui crée une pression supplémentaire sur les places des quartiers mentionnés dans le PAD. Nous considérons donc que le RIE ne tient pas suffisamment compte de ce besoin au niveau communal. (source: <http://ibsa.brussels/publications/titres/a-la-une/novembre-2019-accueil-des-enfants-en-bas-age-fortes-differences-entre-les-communes-bruxelloises#.XdPRY3dFwjY>)
- QUESTION : Quel couverture additionnelle le PAD prévoit-il pour le nouveau quartier : moins de place que la moyenne actuelle des quartiers ? Ces nouvelles places seront-elles fournies par des crèches publiques ou privées? (répartition ?) Beaucoup de riverains doivent pour le moment aller jusqu'au centre de Schaerbeek pour avoir une place dans une crèche publique ou inversement (cf par commune!).
- REMARQUE : Dans un contexte où l'on veut limiter l'usage de la voiture et où le RIE mentionne déjà des problèmes de mobilité dans le quartier avant la création du nouveau quartier, il est d'autant plus important de prévoir plus d'infrastructures en suffisance sur le site pour éviter les entrées et sorties de site liées au transport des enfants.

### 2.4.3 Enseignement secondaire

- REMARQUE : Je m'étonne de l'analyse du bureau d'expertise qui mentionne que « En termes de couverture, la quasi-totalité de la région est couverte, tous réseaux et régimes linguistiques confondus ». Lors de la dernière rentrée scolaire, il y avait encore 668 jeunes bruxellois sans école dans le régime francophone à 2 mois de la rentrée (soit près de 5,5 %, ou encore un élève par classe). Il y a bien au niveau global de la région un nombre de place permettant de couvrir le nombre d'élève total mais ces places ne sont pas réparties de manière équitable dans toutes les communes. Source : <https://eleves.be/2019/07/16/communiquede-presse-du-07-juillet-2019-de-lasbl-eleves-ne-les-oublions-pas-ces-1-022-enfants-en-liste-dattente/>
- REMARQUE : Au vu de la criticité du sujet, le présent rapport est tout à fait déficitaire et ne propose pas d'analyse suffisamment détaillée pour étayer ses conclusions.

- REMARQUE : les documents de l'IBSA (ici cités) mentionnent explicitement ne pas tenir compte des futurs projets d'urbanisation de la région, dont évidemment le PAD Josaphat. L'analyse produite ici est donc tout à fait inadéquate pour estimer l'incidence du projet sur son environnement (source : [https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pers\\_fr\\_synthese\\_secondaire\\_web.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pers_fr_synthese_secondaire_web.pdf))
- QUESTION : Pourriez-vous s'il vous plaît nous fournir une analyse détaillée des couvertures et besoins scolaires par réseau, groupe linguistique et cycle pour les quartiers existants et le nouveau quartier et en quoi le PAD répond aux besoins existants et futurs comme indiqué dans les documents stratégiques ?

**Nous tenons encore une fois à signaler le manque de rigueur de l'étude ici présente puisque des données existent pour produire cette analyse (ex : Perspective Brussels - Création De Places Dans L'enseignement Secondaire. Évaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-Capitale Synthèse Juillet 2018)**

QUESTION : Comment l'impact de ces nouveaux équipements ont-ils été pris en compte dans le plan de mobilité ?

#### 2.4.4 E. Sports et récréation

L'étude indique ici que les quartiers environnants sont déjà en déficit par rapport aux objectifs régionaux.

QUESTION : En quoi est-ce que le PAD permet de combler les besoins des quartiers environnants en plus des besoins liés au quartier ?

#### 2.4.5 P102 Identification des enjeux environnementaux dans ce domaine (

REMARQUE : Les déficits d'analyse évoqués ci-dessus influencent significativement les enjeux repris dans le PAD :

- La croissance démographique est sur-estimée (sources obsolètes ne tenant pas compte des dernières études du bureau du plan) et les besoins en logements ne tiennent pas compte des logements vides à Bruxelles
- Pour presque l'ensemble des domaines, les analyses fournies plus haut sont étayées par des données obsolètes et ne permettent pas de quantifier correctement les besoins de compensation des quartiers existants.

**Nous demandons donc une nouvelle étude d'incidence pour ces domaines et éventuellement une adaptation du PAD en conséquence.**

#### 2.4.6 Offre en commerces

- QUESTION : Pourquoi ne retrouve-t-on pas dans le RIE d'analyse des gabarits de commerces prévus dans le PAD (mentionné à tout le moins dans le volet stratégique). Comment les gabarits proposés (entre 200 et 500 m<sup>2</sup>) peuvent-ils se comparer avec les commerces existants de proximités (hors « grande surface »). Qu'est-ce que le demandeur prévoit pour favoriser les commerces de qualité et les petits commerçants indépendants ? (Idéalement, des commerces durables)

#### 2.4.7 Offre en bureaux et entreprises

- REMARQUE : Le bureau d'étude semble sous-entendre que le PAD ne prévoit pas assez d'offre de bureaux et d'entreprise, en particulier pour les indépendants. Ce problème semble

renforcé par la forte proportion de logement social / public qui ne permet pas d'être également utilisé à des fins professionnelles pour les indépendants ou indépendants complémentaires. Le RIE est très vague sur le sujet et ne permet pas de confirmer la solidité du PAD sur ce point.

- QUESTION : Comment les mesures prévues par le PAD permettent-elles de favoriser l'implantation d'indépendants dans le nouveau quartier ? Nous attendons une analyse chiffrée de la demande et de l'offre ainsi que l'impact financier pour les futurs indépendants.

#### 2.4.8 Incidence des autres PAD

- REMARQUE : le RIE fait mention du PAD voisin MEDIAPARK et formule la nécessité de tenir compte des impacts croisés sur le tissu économique des 2 PADs.
- QUESTION : Qu'est-ce que le demandeur prévoit sur ce sujet et comment cela affecte-t-il les deux projets (comme soumis à l'enquête publique) ?
- QUESTION : Comment le demandeur prévoit-il de garantir une prise en compte de ces impacts croisés à tous les stades du processus et ce jusqu'à la finalisation des 2 projets respectifs ?
- QUESTION : Il y a-t-il dans l'enquête publique du PAD Mediapark des remarques ou questions qui pourraient impacter le futur quartier Josaphat ? Si oui, lesquels et comment le demandeur compte-t-il les adresser ?
- QUESTION : En quoi des modifications potentielles des autres PAD suite au processus d'enquête publique pourraient-elles affecter les éléments ici soumis à l'étude d'incidence ?

#### 2.4.9 GESTION DU CHANTIER

- REMARQUE : Le RIE est largement lacunaire quant aux incidences du chantier en lui-même. Or celui-ci est amené à durer plusieurs années voire plus d'une décennie.
- QUESTION : Quelles seront les incidences du chantier sur les riverains ainsi que sur tous les aspects du RIE ? Biodiversité ? Socio-économique, eau, mobilité, etc ?

### D. Volet Biodiversité

1. Le PAD Josaphat prétend préparer l'émergence d'un "quartier durable". Or, les modalités de développement du projet - en matière de "maintien de la biodiversité" - rendent impossible la poursuite de cette ambition. Loin d'être "durable", ce quartier détruira l'essentiel d'un patrimoine précieux et irremplaçable pour le convertir en un tissu urbain excessivement minéral, pauvre et indifférencié.

De l'aveu du maître-architecte Kristiaan Borret, la densification du territoire a atteint son paroxysme, et il est temps de la mettre en pause...

« A Bruxelles, les dix dernières années ont été dominées par la croissance démographique. La densification a clairement été poussée à son paroxysme. Les dix prochaines années doivent par contre être dominées par le réchauffement climatique et la transition écologique. La densification du territoire doit être mise en pause pour se

concentrer sur la végétalisation de la ville. Bruxelles doit entrer dans une nouvelle ère. Il faut la laisser respirer » (Trends, septembre 2019).

## 2. Sous-évaluation du patrimoine naturel du site.

Nous estimons que les aménagements urbanistiques prévus dans le PAD JOSAPHAT n'intègrent pas suffisamment la protection de la nature. Le maintien ou l'amélioration de la biodiversité ne pourra pas être rendue effective à défaut de pouvoir proposer des procédures claires d'évaluation dès les stades précoces de planification du PAD JOSAPHAT (Source : 3.2.3 Analyse AFOM (SWOT) page 64 RIE du PRDD de la RBC). En effet selon la même source, La RBC manque d'outils stables et fiables de monitoring et d'évaluation de la biodiversité. Le volet Faune & Flore repris au RIE du PAD JOSAPHAT établi par le bureau ARIES n'échappe pas à cette vérité par exemple aucune espèce du règne animal recensé sur la friche n'est citée dans le RIE 1.6.1 Présentation du projet de plan en matière de faune et flore pages 385 à 392. Un unique relevé de terrain effectué le 24/07/2015 par le bureau d'études Aries ne précise que les espèces dominantes et caractéristiques de la composition floristique du site (page 210 du RIE chapitre 2 : Diagnostic de la situation de fait).

Bref, ce RIE sous-évalue la valeur réelle du patrimoine naturel du site Josaphat<sup>1</sup>, et passe sous silence une grande partie<sup>2</sup> des impacts du projet sur cette biodiversité<sup>3</sup>.

La friche est le 3ème hotspot bruxellois en terme de biodiversité. Sa notoriété dépasse de loin les limites de la Région Bruxelloise. Des naturalistes de terrain de Flandre et de Wallonie sont déjà venus observer et inventorier sur la friche Josaphat ; preuve de son pouvoir attractif et du potentiel élevé en termes d'espèces visibles (plus de 750 espèces différentes ont pu déjà être identifiées in situ) (...) Or, Le RIE Josaphat est particulièrement pauvre sur le volet biodiversité.

### Questions :

- Pourquoi ce patrimoine naturel a-t-il été sous-évalué ? Pourquoi le RIE ne cite pratiquement aucune espèce, sur la faune présente sur le site, alors que la plateforme [www.observations.be](http://www.observations.be) (reconnue pour sa valeur scientifique) établit une liste record de 650 espèces indigènes (rien que pour la faune) ?
- Pourquoi le RIE ne tient-il pas compte de la fréquentation des espèces sur le site en fonction de leurs cycles biologiques et des saisons? Cela permettrait de calculer bien plus précisément l'impact du projet.

## 3. Préservation de la faune

---

<sup>1</sup> Voici un aperçu l'inventaire des espèces qui ont été observées sur le site Josaphat entre 2014 et 2019 : 108 espèces d'oiseaux, 156 espèces d'hyménoptères, 102 espèces de papillons de nuit, 70 espèces de coléoptères, 62 espèces de diptères, 51 espèces d'hétéroptères, 32 espèces de papillons, 29 espèces de libellules, ... Plus de 80 espèces rarement ou très rarement observées en région bruxelloise (source : [observations.be](http://observations.be)).

<sup>2</sup> Dans le laps de temps qui sépare 2016 de 2019, une immense biodiversité s'est développée sur le site : 159 nouvelles espèces ont été recensées en 2016, 81 en 2017, 99 en 2018, et ... également 99 nouvelles espèces ont été découvertes depuis entre le début janvier 2019 et le début novembre 2019.

<sup>3</sup> Des milliers de données relatives à la biodiversité documentés sur le portail « [observations.be](http://observations.be) » : 19.480 données naturalistes relatives à 1.020 taxons

Nous demandons qu'une attention particulière soit accordée à la préservation des abeilles sauvages, des libellules, l'avifaune et les orthoptères du Site.

3.1. Les abeilles sauvages : le RIE ne fait pas mention de l'importante diversité d'abeilles sauvages qui ont été observées sur le site. Elles ont fait l'objet d'un inventaire. La base de données naturaliste Observations.be recense en effet plus d'une centaine d'espèces d'abeilles sauvages *sensu stricto* sur la Friche Josaphat, dont 20% sont rares, voire très rares sur le territoire belge<sup>4</sup> (*Eucera longicornis*, *Hylaeus styriacus*, *Hylaeus gredleri*, *Celioxys elongatus*, *Anthidium punctatum*, *Melitta leporina*, *Macropis fulvipes*, *Stelis phaeoptera*, *Megachile rotundata*, etc.)

Plus de 80 % des plantes à fleurs dépendent de ces abeilles sauvages que de nombreux rapports scientifiques estiment en sérieux déclin (*concurrence des abeilles domestiques, insecticides, destruction d'habitats,...*) voire, dans certains cas, en danger critique d'extinction. L'Union internationale pour la conservation de la nature indique par exemple que près de 30 % des espèces d'abeilles sauvages endémiques au continent européen ou à une partie de ce continent sont menacées (en danger critique, en danger, vulnérables)<sup>5</sup>.

Il convient de protéger et de maintenir l'exceptionnelle diversité d'abeilles sauvages présentes sur la friche Josaphat, en préservant à tout le moins des zones ouvertes exposées à l'ensoleillement et protégées du piétinement, ainsi qu'une flore indigène abondante et diversifiée. Les talus bordant la voie ferrée devraient être conservés sans aménagements pour protéger les colonies qu'ils abritent (*Colletes cunicularius*, *Megachile ericetorum*, *Andrena vaga*...). La présence de ruches est évidemment à proscrire.

### 3.2. Libellules

En 2014, déjà, une population de *Sympetrum danae* - une libellule dont les populations se concentrent essentiellement en Haute Ardenne et en Campine limbourgeoise, - était découverte en phases d'accouplement et de ponte sur quelques mares et flaques temporaires de la friche Josaphat<sup>6</sup>. Il s'agissait seulement de la seconde preuve de reproduction de cette espèce en Région de Bruxelles-Capitale. Œufs et larves disparaîtront quelques mois plus tard sous une couche de terres de remblai. Avant même le creusement de mares par les riverains et usagers de la friche, le site constituait par ailleurs un habitat idéal – ouverture, ensoleillement - pour de nombreuses libellules en périodes de maturation et de dispersion.

L'inventaire des libellules réalisé par les naturalistes bénévoles ces cinq dernières années révèle que 29 espèces d'odonates ont été observées sur cette période à la Friche Josaphat, soit plus de 40% du total des espèces rencontrées en Belgique, et près de 60% des espèces bruxelloises. Cet inventaire, qui alimente généreusement le prochain Atlas des Libellules bruxelloises à paraître sous la direction conjointe de l'Institut des Sciences Naturelles et du groupe de travail Gomphus des Naturalistes belges, a aussi permis de noter sur la friche les premiers indices de

---

<sup>4</sup> [https://observations.be/gebied/species\\_list/264429](https://observations.be/gebied/species_list/264429)

<sup>5</sup> *European Red List of bees. Luxembourg: Publication Office of the European Union. Évaluation publiée le 19 mars 2015, réalisée dans le contexte de la Liste rouge européenne des abeilles de l'UICN et du projet européen Status and Trends of European Pollinators (Step) financés par la Commission européenne.*

<sup>6</sup> <https://observations.be/waarneming/view/87172526>

reproduction jamais observés (accouplement et ponte) de *Lestes barbarus* et de *Lestes virens* en Région de Bruxelles-Capitale<sup>7</sup>.

A ces deux espèces de lestes, rarement mentionnées à Bruxelles, s'ajoutent sur la friche Josaphat l'observation de *Lestes sponsa*, *Lestes viridis* et *Sympecma fusca*, ce qui fait du site un des rares en Belgique et le seul à Bruxelles où peuvent s'observer au cours d'une même saison cinq des six lestes connus dans notre pays. Au total, ce sont 16 espèces de libellules pour lesquelles des indices de reproduction (tandem, accouplement, ponte ou ténéraux) ont été relevés à la friche Josaphat.

Des libellules rares ou très rares ont également été observées ces cinq dernières années sur le site, parfois de façon régulière : *Anax ephippiger*, *Orthetrum brunneum*, *Orthetrum coerulescens*, *Sympetrum fonscolombii* et *Sympetrum pedemontanum*. Selon René-Marie Lafontaine, biologiste à l'Institut Royal des Sciences Naturelles, « leur longue durée de vie à l'état larvaire, leur position élevée dans la chaîne trophique et leur sensibilité à la qualité chimique de l'eau sont autant de caractères qui font des libellules de bons bio-indicateurs de l'état des écosystèmes aquatiques et des zones semi-naturelles qui les entourent. »<sup>8</sup>

Il convient de protéger et de maintenir l'exceptionnelle diversité d'odonates présents sur la friche Josaphat, en préservant à tout le moins des zones ouvertes exposées à l'ensoleillement et comportant des mares protégées du piétinement et des chiens, et pourvues d'une végétation aquatique et rivulaire maîtrisée.

### 3.3. Avifaune

La friche Josaphat et, anciennement, la gare de triage, a accueilli pendant des décennies des oiseaux migrateurs soucieux de faire une halte, en raison de la faim, de la fatigue ou de conditions climatiques pénibles. Le site a en effet toujours été largement ouvert et visible du ciel à des kilomètres à la ronde.

Chaque année, lors des migrations printanières et automnales, de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs profitent ainsi de la friche pour reprendre des forces : *Merle à plastron*, *Traquet motteux*, *Tarier pâtre*, *Tarier des prés*, *Gobemouche gris*, *Gobemouche noir*, *Rougequeue à front blanc*, *Pipit farlouse*, *Pipit des arbres*, *Grive mauvis*, *Grive litorne*, *Bruant des roseaux*, etc. Des espèces très rares, en migration ou en erratisme, ont par ailleurs été mentionnées : *Huppe fasciée*, *Hibou des marais*.

Le caractère dégagé de la friche offre aussi à nos rapaces indigènes un terrain de chasse idéal : *Epervier d'Europe*, *Faucon crécerelle*, *Faucon pèlerin*, *Buse variable*, sont observés presque quotidiennement. Les constructions envisagées et la fermeture du site qui en résulte signeront probablement la fin d'une halte migratoire historique pour les oiseaux du nord de l'Europe, et éloigneront les oiseaux de proie susmentionnés vers l'extérieur de la ville. Sans parler des

---

<sup>7</sup> <https://observations.be/waarneming/view/178615928> et <https://observations.be/waarneming/view/177537135#>

<sup>8</sup> Un Atlas détaillé des Libellules de la Région de Bruxelles-Capitale, <https://www.naturalsciences.be/fr/news/item/17666>

espèces indigènes telle la *bécasse des bois* qui seront irrémédiablement vouées à quitter les lieux.

Il convient de maintenir à tout le moins une large zone ouverte en bordure de la voie ferrée. Un parc linéaire composé de pelouses et de rangées d'arbres, tel que prévu par le projet, ne présente pas de caractère attractif pour les oiseaux précités et banalisera inévitablement l'avifaune. Une haie arbustive (aubépines, prunelliers, sorbiers, viornes...) pourrait y être plantée pour abriter et nourrir les oiseaux en halte migratoire.

### 3.4. Les orthoptères

La plupart des criquets et sauterelles sont thermophiles. Le maintien d'habitats ouverts et ensoleillés leur est donc indispensable. Un parc linéaire composé de pelouses et de rangées d'arbres, tel que prévu par le projet, ne présente pas d'intérêt pour les orthoptères de la friche Josaphat, pas davantage d'ailleurs qu'un talus exposé au nord.

La friche abrite 12 espèces d'orthoptères sur les 48 recensées en Belgique (soit 25%), et sur les 22 répertoriées en Région bruxelloise (soit 55%).

Citons parmi les plus remarquables :

- le Grillon d'Italie (*Oecanthus pellucens*) chante chaque année sur le site depuis 2015, lui conférant certains soirs d'été une atmosphère toute méridionale. Cette espèce figure sur la liste rouge (« rare ») des orthoptères de Wallonie ;
- l'Oedipode turquoise (*Oedipoda caerulea*), qui bénéficie d'un statut « vulnérable » en Région flamande et figure sur la liste rouge européenne de l'UICN 2016 ;
- le Criquet ensanglanté (*Stethophyma grossum*), qui était considéré comme « éteint » en Région Bruxelloise tout au long du siècle dernier et qui a été retrouvé sur deux sites à partir de 2018 : le Parc de Woluwé et... la Friche Josaphat. L'espèce est considérée comme « vulnérable » en Région flamande.

Il convient de maintenir à tout le moins une large zone ouverte en bordure de la voie ferrée, laquelle est particulièrement appréciée par certaines espèces. On y prévoira l'aménagement de parcelles de prairies fleuries (semences indigènes) et de zones de sol laissé à nu, ainsi qu'un entretien échelonné pour prévenir l'embroussaillage.

## **4. Nous demandons que le PRDD soient respectés**

### 4.1 Quid du maintien de la biodiversité évoqué dans le PRDD ?

Dans ce PAD, le gouvernement bruxellois prétend à la fois vouloir “maintenir et renforcer la biodiversité” locale et reconverter la friche en un quartier mixte de 1600 logements (PAD Josaphat) ; ce qui supposerait de détruire environ 20 des 24 hectares de nature qui s'y trouvent. Ces deux objectifs sont strictement incompatibles.

Le RIE présente les 4,5 hectares de ‘nature’ restants (le futur parc longitudinal de 2,6 hectares, ou *Spoorpark*) comme un aménagement susceptible de “maintenir” voire “faire évoluer”



positivement le maillage vert. C'est tout simplement impossible. La structure linéaire, rigide, artificielle, non-naturelle et fermée des quatre allées d'arbres plantés du *Spoorpark* ; structure elle-même entrecoupée de diverses infrastructures récréatives ou sportives, pourrait sans doute répondre à des attentes de la part des nouveaux habitants, par contre elle ne répond malheureusement pas au développement d'une biodiversité (faune et flore) intéressante en milieu urbain hormis quelques espèces anthropophiles banales tout en n'excluant pas l'installation d'espèces exotiques non-indigènes et ou invasives.

La réalisation de ce PAD Josaphat - qui implique donc la minéralisation de 80% de cette friche - est donc mathématiquement incompatible avec la stratégie 6 du PRDD (préserver et améliorer le patrimoine naturel régional), ainsi qu'une des "ambitions" (de l'arrêté du gouvernement adoptant le PAD Josaphat) qui concerne le "*maintien de la biodiversité*".

#### 4.2. Quid du maintien et renforcement du maillage vert ?

La disparition de cette friche constituerait selon les naturalistes et scientifiques qui la fréquentent depuis 2013 une perte irrémédiable pour la région bruxelloise tout entière qui se verrait alors privée d'un élément essentiel de son maillage vert ; ce qu'interdit le Plan Énergie-Climat 2030 (le plan prévoit en effet de "*préserver des sites de haute valeur biologique qui concourent spécifiquement au maillage vert*").

[https://environnement.brussels/sites/default/files/user\\_files/pnec\\_rbc\\_fr.pdf](https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/pnec_rbc_fr.pdf).

#### E. Volet Sol

Le sol de la friche Josaphat est pollué comme indiqué au rapport d'incidences environnementales (RIE) « PAD Josaphat » publié en avril 2019.

Voici deux extraits du RIE qui nous interpellent particulièrement.

Extrait du RIE (p. 161):

*« Scories » (S) : remblai contenant des quantités plus ou moins importantes de scories. Les scories sont rencontrées dans 92 forages. L'épaisseur de cet horizon noir varie entre 0,05 et 0,7 m, avec une moyenne de 0,27 m (moyenne sur 92 mesures). Les scories sont rencontrées aussi bien du côté ouest que du côté est des voies de chemin de fer. Elles ont été rencontrées dans la grande majorité des forages réalisés dans la partie nord du site (sur le territoire de la commune d'Evere) où aucune excavation n'avait été réalisée dans le cadre des mesures de gestion du risque (voir section 4.3.6. Pollution du sol) ;*

Extrait du RIE (p. 177):

*La couche de scories présente de nombreux dépassements des normes de l'Ordonnance sol pour des métaux lourds (cadmium, nickel, cuivre, zinc, plomb), le benzène, des HAP, certains solvants chlorés (trichlorométhane, trichloroéthène, 1,2-dichloroéthane), les huiles minérales et les PCB. Aucune valorisation des scories n'est possible en Région de Bruxelles-Capitale (en ce compris sur le terrain d'origine) ni dans les régions limitrophes a priori (valorisation en tant que 'bouwstof' en Région flamande à envisager) ;*

Comme l'indique donc le RIE, le sol est bel et bien pollué sur l'ensemble du site (présence de scories). Cette pollution du sol n'est selon nous pas suffisamment considérée dans la conception du projet de PAD:

- Quel est son impact sur une potentielle production maraîchère (potager collectifs, zone de maraîchage professionnelle)?
- Quel est son impact sur la capacité d'absorption de l'eau de pluie?
- Quel est son impact sur la stabilité des fondations des bâtiments?
- Quel est son impact sur la santé public des personnes qui fréquenterons ces parcs?

Pourquoi la pollution du sol ne fait-elle pas l'objet d'un point d'attention dans le volet stratégique du PAD?

Nous espérons que le projet de PAD pourra être fondamentalement revu et adapté sur base des remarques que nous avons proposées et nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pour le Comité de Quartier Terdelt asbl,

Damien Dupuis

Administrateur

Michel Van Laethem

Administrateur